7/90

trans press

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-744 · Preis DM 2,50

16 Seiten Farbe



1



2



Zu Besuch in Bochum-Dahlhausen

Mit rund 120 historischen Fahrzeugen ist das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen die größte private Sammlung ihrer Art in Deutschland. Fast die komplette Eisenbahngeschichte ist vertreten. Genannt seien nur der gedeckte Güterwagen aus der Zeit um 1850, die preußische Tenderlok T 9.1 „CÖLN 1833" von 1893, die Einheits-Schnellzuglok 01 008 der DRG, die moderne Tenderlok 66 002 der DB von 1955 und die Württembergische Zahnraddampflok 97 502. Hinzu kommen zahlreiche Diesel- und Elektrotriebfahrzeuge, etwa die E 32 27 – eine bayerische EP 2 von 1925 – oder der letzte erhaltene Schienen-Straßen-Bus, Baujahr 1953, der – wie der Name sagt – sowohl auf der Straße als auch, nach dem Unterschieben von Drehgestellen, auf Schienen fährt. Eine Vielzahl von Reisezug- und Güterwagen ergänzt die Sammlung; besonderer Stolz des Museums ist der betriebsfähige Abteilwagenzug. Viel Interesse finden außerdem die Signalsammlung und die der Fahrkartendrucker. Eisenbahnfreunde aus der DDR, die in den letzten Monaten bereits zahlreich den Weg an die Ruhr fanden, haben zwei alte Bekannte getroffen: die Dampflokomotiven 95 028 und 74 1192. Während die 95er ein „kaltes" Exponat ist, wurde die 74er 1985 aus Anlaß des 150jährigen Bestehens der deutschen Eisenbahn wieder betriebsfähig aufgearbeitet. Wegen des berühmt-berüchtigten „Dampflokverbots" der DB durfte sie anschließend nur auf Privatbahngleisen dampfen – bis zum 31. März 1990. An diesem Tag war sie erstmals mit

1 Seit 1968 stehen im Ringlokschuppen des ehemaligen Bw Bochum-Dahlhausen die Museumsfahrzeuge der DGEG.
2 Immer wieder beeindruckend sind die zwischen Ringlokschuppen und Drehscheibe zusammengestellten Lokomotivparaden.
3 Bis 1967 setzte ihn die DB im kombinierten Schiene-Straße-Verkehr zwischen Koblenz und Betzdorf ein: den Schienen-Straßen-Bus DB 29-3.
4 Bekohlt für eine Sonderfahrt wird die 74 1192. Sie gehörte bis 1977 zur Erfurter Industriebahn und erhielt danach im Ruhrgebiet eine neue Heimat.
5 Die 74 1192 im Berliner-S-Bahn-Look, in der Mitte der Wismarer Schienenbus VT 2 der Eisenbahn Bremen–Thedinghausen und rechts die ELNA-Lok 146 der Butzbach-Licher Eisenbahn.
6 Einst trug dieser Abteilwagen die Bezeichnung „Königsberg 137". 1912 gebaut, mußte das Fahrzeug sechs Jahre später als Reparationsgut nach Belgien abgegeben werden. 1972 wurde es von dort durch die DGEG zurückgekauft.
7 Die vom Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen organisierten Sonderfahrten erfreuen sich ob ihrer „Stilechtheit" großer Beliebtheit.
Text und Fotos: J. Asshauer, Bochum, Abb. 3 S. Simon

3



4



5



6



dem „Museumszug im Ruhrtal" unterwegs, der an jedem ersten Sonntag der Monate April bis Oktober zwischen Hattingen (Ruhr) und Wengern Ost fährt. Seit 1981 verkehrt dieser Zug mit Lokomotiven und Wagen des Bochumer Museums. Bislang kamen die Dieselloks V 36 204 und V 36 231 zum Einsatz. Noch in diesem Jahr wird die 74 1192 von der 1'C h2-Privatbahnlok „146 BLE" (Henschel/1941 Typ „ELNA 2") unterstützt werden.

Das wichtigste Kapital des Eisenbahnmuseums sind seine Mitarbeiter, die in ihrer Freizeit dafür sorgen, daß „der Laden läuft". Träger des Museums ist die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG). Sie besteht seit 1967 und bemüht sich, wichtige Zeugnisse der Eisenbahngeschichte zu erhalten, nachdem die DB – im Unterschied zur Deutschen Reichsbahn – kein Engagement in diesem Bereich zeigte. So entstand der DGEG-Arbeitskreis Bochum-Dahlhausen, der 1968 mit dem Aufbau einer Fahrzeugsammlung begann. 1977 konnte das Museum dann offiziell eröffnet werden. Heute gehören zum Arbeitskreis etwa 60 aktive Mitstreiter, die alle anfallenden Arbeiten erledigen, sei es der Dienst an Öffnungstagen, die Restaurierung der Fahrzeuge und Anlagen, der Einsatz als Rangierer, Schaffner oder auf den betriebsfähigen Diesel- und Dampfloks. Das alles macht deutlich, daß Bochum-Dahlhausen keine Sammlung „toter Materie" ist, sondern ein lebendiges Museum. Leider halten sich öffentliche Stellen mit finanziellen Hilfen sehr zurück. Der größte Teil aller Kosten muß durch Eintrittsgelder und Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden – ein Ansporn für die Hobby-Eisenbahner, immer wieder etwas Besonderes zu bieten.

Anschrift:
Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen,
Dr.-C.-Otto-Str. 191, D-4630 Bochum 5

Öffnungszeiten:
Mittwoch und Freitag 10 bis 17 Uhr
(Kassenschluß 16.15 Uhr)
Sonn- und Feiertag 10 bis 12.45 Uhr
(Kassenschluß 12 Uhr)

Veranstaltungen:
Museumszug im Ruhrtal: 5. 8., 2. 9., 7. 10. 90
Dampftage: 15. 7., 19. 8., 16. 9., 21. 10. 90
Museumstage: 29./30. 9. 90

Ein Terminblatt mit Fahrzeiten etc. sowie weiteren Veranstaltungen kann gegen einen frankierten Rückumschlag beim Museum angefordert werden.

Das Museum ist vom 20. 12. 90 bis 5. 1. 91 geschlossen.

7





Liebe Leserinnen und Leser!

Beim Durchblättern dieses Heftes werden Sie es bereits gemerkt haben: Der „modelleisenbahner" bietet Ihnen mit der Juli-Ausgabe für einen höheren Preis auch mehr Farbe, großformatige Fotos und durchgehend besseres Papier. Weitaus größere Veränderungen stehen allerdings noch bevor. In Kürze wird der „me" völlig neu gestaltet, mit Farbdruckmöglichkeit auf allen Seiten und mit wesentlich größerem Umfang erscheinen. Dann ist es endlich uneingeschränkt möglich, gute Bildvorlagen auch in guter Qualität abzudrucken, Bauanleitungen, Modellbahnanlagen und Berichte rund um den Schienenverkehr des Vorbilds anschaulicher und übersichtlicher zu präsentieren.

Dennoch soll der „me" das bleiben, was er als zweitälteste deutsche Nachkriegszeitschrift dieser Art seit nahezu 40 Jahren ist: ein informativer Wegbegleiter für Modelleisenbahner und die Freunde des Schienenverkehrs. Die Zeitschrift wird aber in den nächsten Monaten dank elektronischer Textverarbeitungstechnik wesentlich aktueller werden, schnell und flexibel auf alle Ereignisse reagieren, die für Sie von Interesse sind. Die international anerkannten Stärken des „me" werden wir weiter pflegen und ausbauen. Das betrifft die exakte, zuverlässige und solide Recherche über ausgewählte Themen des Vorbilds, das betrifft ebenso Berichte über den Selbstbau von Modellfahrzeugen und das Zubehör.

Um die Redaktionsarbeit insgesamt effektiver zu gestalten, trat ab 1. Juli 1990 an Stelle des Redaktionsbeirats ein Kreis ständiger Mitarbeiter, der vor Ort im Auftrage der Redaktion arbeiten und insbesondere zur Aktualität der Zeitschrift beitragen wird. Über viele Jahre haben die Mitglieder des Redaktionsbeirats eine hervorragende Arbeit geleistet und sich große Verdienste um die Zeitschrift erworben. Unter ihnen waren Kollegen, die die Zeitschrift mit gegründet hatten. Ich möchte mich an dieser Stelle noch einmal bei allen Kollegen sehr herzlich für die gute Zusammenarbeit bedanken. Sie werden der Redaktion auch künftig mit Rat und Tat zur Seite stehen.
Der „me" bleibt den Mitgliedern des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes verpflichtet – als Sprachrohr und Organ dieses künftigen Dachverbandes.

Zum Schluß noch ein Wort an unsere jungen Freunde, die sicherlich die Junior-Seite vermissen. Sie entfiel zugunsten der Farbseiten, und wir haben darüber zu entscheiden, wie wir die speziellen Wünsche, etwa in Form von Anfängerseiten, künftig erfüllen werden.
Wir hoffen sehr, daß Ihnen der veränderte „me" gefällt und unsere weiteren Vorhaben Zuspruch finden. Wie immer, freuen wir uns auf Ihre Gedanken, Hinweise und erwarten natürlich auch künftig Ihre Beiträge über die große und kleine Eisenbahn.

Ihr
Wolf-Dietger Machel



Premiere

Genau fünf Monate nach Öffnung der Grenzen traf am 9. April 1990 aus Essen ein moderner Stadtbahnwagen des Typs M8C in Erfurt ein. Der erste bundesdeutsche Straßenbahnwagen in der DDR kam gegen 17 Uhr auf dem Betriebshof Karl-Marx-Allee an. Bereits sechs Stunden später absolvierte dieses Fahrzeug seine erste Probefahrt zur iga. Offiziell wurde der Tw 1111 am 11. April 1990 um 10 Uhr auf dem Erfurter Anger für den Linieneinsatz übergeben. Ein weiterer Wagen gleichen Typs wird erwartet. Vorerst dürfen die Stadtbahnwagen nur auf der Linie 2 zwischen Nordbahnhof und iga verkehren.

Text und Foto: St. Heinrich, Erfurt

Bahn steht in der Kreide

Und das trifft zu im wahrsten Sinne des Wortes. Gemeint ist jene 900-mm-spurige Werkbahn, die an einem Kreidetagebau in der Nähe des rügenschen Klementelvitz beginnt und in einem etwa 2 km entfernten Kreideverarbeitungswerk endet. Derzeit sind hier drei Lokomotiven des Typs V 10 C ständig im Einsatz, wobei noch weitere als Reserve vorhanden sind.
Die Perspektive dieser Werkbahn ist jedoch umstritten, letztendlich hängt sie von der künftigen innerbetrieblichen Transporttechnologie ab.

Text und Foto: Th. Böttger, Limbach-Oberfrohna



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
39. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

modellbahn

Titelbild

Die Harzquer- und Brockenbahn ist in diesen Tagen und Wochen mehr im Gespräch als je zuvor. Im Mittelpunkt aller Debatten steht die Wiederaufnahme des dampflokbetriebenen Reiseverkehrs auf den höchsten Bahnhof der Deutschen Reichsbahn Brocken. Eingeschlossen darin ist auch der Traditionszug der Harzquerbahn, hier mit der Lokomotive 13 (99 5903) beim Verlassen des Bahnhofs Benneckenstein in Richtung Wernigerode am 26. Juli 1983. Mehr darüber auf S. 26 dieser Ausgabe.

Foto: B. Sprang, Berlin

Redaktion

Wolf-Dietger Machel
(Chefredakteur)

Gisela Neumann
(Redaktionelle Mitarbeiterin)

Inge Biegholdt
(Gestaltung)

Telefon: **neu** 22 51 20 52
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin

Die Zeitschrift „modelleisenbahner" ist das Sprachrohr des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes (DMV) und Mitglied der Internationalen Eisenbahn-Presse-Vereinigung „ferpress" mit dem Sitz in Basel.

Erscheint in der transpress Verlagsgesellschaft mbH i. G.

Registrier-Nr.: 1151
Druck: (140) Druckzentrum Berlin – Grafischer Großbetrieb

Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis: vierteljährlich DM 7,50

Auslandspreise enthalten die Zeitschriftenkataloge der jeweiligen Länder.

Der Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit Zustimmung der betreffenden Urheber gestattet.

Art-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 31. Mai 1990

Bezugsmöglichkeiten

DDR: Bestellungen sind an den örtlichen Postzeitungsvertrieb zu richten.

BRD und Berlin (West): örtlicher Buchhandel und Zeitungsvertrieb, insbesondere Gebr. Petermann GmbH & Co. K. K., Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 33 und HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH, Eichborndamm 144–167, 1000 Berlin (West) 51

Östliches Ausland: zuständiger Postzeitungsvertrieb und Buchhandlungen für fremdsprachige Literatur

Westliches Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel

Ständige Mitarbeiter

Wolfgang und Jürgen Albrecht
Günter Fromm
Wolfgang Hensel
Lutz Neve
Wolfgang Petznick
Dr. Horst Schandert
Burkhard Sprang
Volker Vondran
Peter Zander

Anzeigenannahme

für Bevölkerungsanzeigen sowie Wirtschaftsanzeigen aus der DDR, BRD, Berlin (West) und dem Ausland: transpress-Verlagsgesellschaft mbH i. G. Französische Straße 13/14, Anzeigenabteilung, PSF 1235, Berlin, DDR - 1086, gültige Preisliste: Nr. 8

Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V.

Das Bayerische Eisenbahnmuseum e.V. ist ein gemeinnütziger Verein, dessen Ziel die Erhaltung historischer Schienenfahrzeuge ist. In Nördlingen mit seiner großen Eisenbahntradition richtet der Verein zur Zeit das gleichnamige Museum ein, das die über 60 historischen Fahrzeuge und andere Exponate aufnehmen wird. Das Museum ist geöffnet von Mai bis September, am letzten Sonntag des Monats von 14 bis 16 Uhr. Es befindet sich in Nördlingen, Am Hohen Weg 30.
Neben dem Eisenbahnmuseum betreibt der Verein folgende Museumsbahnen:
– Monheim–Fünfstetten, 6 km (seit 1981) mit Dampflok Nr. 9 „RIES",
– Nördlingen–Dinkelbühl, 30 km (seit 1988) mit Dampflok 52 3548-6, V 36 211 und VT 98,
– Nördlingen–Wassertrüdingen, 25 km, (seit 1989) mit Dampflok 52 3548-6.
Die Übernahme der Strecke Nördlingen–Wemding (19 km) ist, wie auch die Streckenverlängerung über Wassertrüdingen bis Gunzenhausen, in Vorbereitung.
Weitere Informationen erhalten Sie durch das Bayerische Eisenbahnmuseum e.V., Oderstraße 4, D-8000 München 80.
me

Sonderfahrten auf dem „Kuckucks-Bähnel"

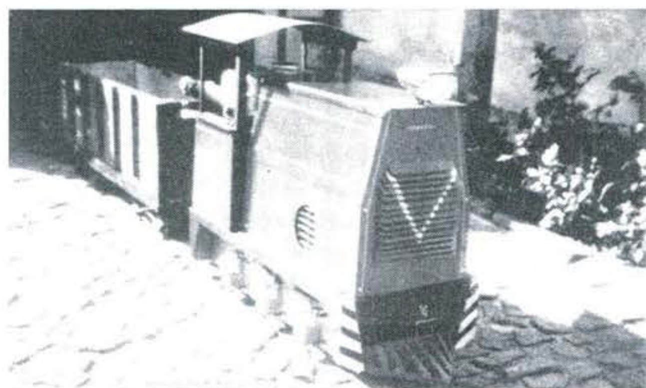
Auf der im „me" 4/90, S. 7, unter der Nr. 45 aufgeführten Bahn verkehren am 15. und 28. Juli, 12. und 26. August, 9. und 23. September sowie 9. und 21. Oktober 1990 Sonderzüge. Neustadt (Weinstraße) ab 11.15 Uhr und 14.42 Uhr (Anschluß von DB), Neustadt (Weinstraße) an 14.05 Uhr und 17.00 Uhr (Anschluß an DB).
Zum Einsatz gelangen u. a. die Lokomotiven 89 7159 und V 36 127, drei Personenwagen der Württembergischen Staatseisenbahnen CCi, ein preußischer C 4 (Bj. 1891), ein DRG-Abteilwagen sowie der Nebenbahngepäckwagen 102 (Bj. 1902).
Fahrpreise:
Rückfahrkarte Neustadt (Weinstraße)–Elmstein DM 14, Familienkarte DM 22; Kinder (4 bis 12 Jahre) erhalten 50 % Ermäßigung, Gruppen ab 16 Personen bei Voranmeldung (Telefon 0 63 21/1 45 28) 20 % Ermäßigung. Die DB gewährt bis 100 km Anreiseweg 50 % Ermäßigung. In diesem Falle ist eine einfache Fahrkarte nach Neustadt (Weinstraße) zu lösen. Man kann mit der Sonderzugfahrkarte auch zurückfahren.
D. Höhn, Wildau

Preßnitztalbahn als Denkmal!

Die Interessengemeinschaft „Preßnitztalbahn" führt Arbeitseinsätze an den Objekten Großrückerswalde und Jöhstadt durch.
Die Einsätze finden jeweils am 1., 2. und 4. Wochenende des Monats statt. Vom 13. Juli bis 15. Juli 1990 und vom 10. August bis 12. August 1990 werden besonders wichtige Arbeitseinsätze organisiert. 40 feste Quartiere stehen zur Verfügung, weitere Unterkünfte im Zelt.
Interessenten wenden sich bitte an: Ralph Böttrich, Alte Annaberger Str. 6, Großrückerswalde, 9342. („me" wird demnächst über die Vorhaben im Preßnitztal berichten.)
me

150 Jahre Strecke Magdeburg–Leipzig

Aus Anlaß dieses Jubiläums werden in Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn und dem Verkehrsmuseum Dresden vom 24. August bis 2. September 1990 folgende Veranstaltungen durchgeführt:
– Große Fahrzeug-Ausstellung im Bahnbetriebswerk Magdeburg (Maybachstraße), täglich geöffnet von 9 bis 18 Uhr (am 25. August von 8 bis 9 Uhr nur für Fotofreunde). Gezeigt werden die Lokomotiven 01 005, 01 535, 03 001, 03 1010, 23 1113, 38 1182, 41 185, 44 1182, 50 3695, 57 3297, 58 261, 62 015, 65 1049, 74 1230, 93 230, E 04 01, E 18 31, E 44 046, E 77 10, E 94 056, Tw 186 257, BR 218 (DB), Bahnpostwagen, Ausstellungszug des DMV mit Modellbahnanlage; umfangreiches Souvenirangebot.
– Täglich Vorführungsfahrten mit Lokomotiven der BR 50/52 im Gelände des Bahnbetriebswerkes Magdeburg.
– Bespannung von Reisezügen mit der BR 41 auf der Strecke Güsten–Magdeburg und E 18 zwischen Leipzig und Magdeburg.
BV Magdeburg, Reichelt



Großspurig! Großbahnen im Maßstab 1:6 (5 Zoll ≙ 127 mm Spurweite) können auf dem Rosenfest in der Baumschule in Hohenstein-Ernstthal am 26. Juli 1990 besichtigt werden. Veranstalter ist die Interessengemeinschaft Klein-Dampfbahnen. Besondere Attraktion: Kinder können mitfahren!
me; Foto: P. Taute, Leipzig

100 Jahre Strecke Freiberg (Sachs.)–Langenau (Sachs.)

Aus Anlaß dieses Streckenjubiläums (KBS 416) finden vom 14. bis 20. Juli 1990 zahlreiche Veranstaltungen statt.
– Große Modellbahn-Ausstellung der Arbeitsgemeinschaft Freiberg in der Aula der Oberschule „7. Oktober", Straße des Friedens, Freiberg, 9200,
– Fahrzeug-Ausstellung im Bahnhof Brand-Erbisdorf. Folgende Lokomotiven werden gezeigt: BR 35, 52, 93, 95, E 77 10, 243, ab 17. Juli 1990 die SAXONIA.
– Fahrzeug-Ausstellung im Bahnhof Langenau (Sachs.).

Gezeigt werden die Lokomotiven der Baureihen 110, 118, 38, 24 und 92, Mitfahrten auf der Lok 89 6009.
Zwischen Freiberg (Sachs.) und Langenau (Sachs.) verkehrt am 14. und 15. Juli 1990 der „Veltener Traditionszug". Abfahrt in Freiberg (Sachs.) 9.15 Uhr, 11.40 Uhr und 14.40 Uhr.
Arbeitsgemeinschaft Freiberg, Henry Müller

Eisenbahnfreunde Helmstedt e.V.

Vom 29. September bis 5. Oktober 1990 findet eine siebentägige Schweizfahrt statt. Zielort ist St. Moritz. Diese Fahrt findet als Gruppenreise statt, ab Chur mit der Rhätischen Bahn über die Route Reichenau, Thusis, Tiefencastel, Filisur. Ab St. Moritz wird dann die Fahrt mit dem berühmten Bernina-Express nach Tirano und zurück durchgeführt. Ein reichhaltiges Programm ist vorgesehen.
Am 2. Dezember 1990 Nikolausfahrt nach Bochum. Hier wird das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen besucht, und die Nikolausfahrt geht ab Bochum-Dahlhausen nach Wengern-Ost. Erstmals soll die Dampflok 74 1192 oder die BLE 146 eingesetzt werden. Für Theaterliebhaber ist ein Besuch des Musicals Starlight-Express vorgesehen.
Weitere Informationen: Eisenbahnfreunde Helmstedt, zu. Hd. Günter Krebs, Bahnhofstraße 32, D-3333 Büddenstedt 1.

BEF fährt zur Waldviertelbahn

Die Berliner Eisenbahnfreunde e.V. (BEF) Berlin (West) organisieren vom 28. bis 30. September 1990 eine eisenbahnkundliche Studienfahrt nach Österreich zur dortigen schmalspurigen „Waldviertelbahn". Dazu laden sie auch die Mitglieder des DMV ein.
Folgender Programmablauf ist vorgesehen:

28. September 1990
– Individuelle Anreise mit dem „Vindebona" von Berlin über Dresden nach Gmünd; Abfahrt ab Berlin-Lichtenberg 8.48 Uhr; Übernachtung Doppelzimmer/Halbpension in Gmünd;
29. September 1990
– Besichtigung des Heizhauses Gmünd;
– Fahrt mit der Schmalspurbahn (Dampftraktion) von Gmünd nach Litschau und Heidenreichstein; Fotohalte und Scheinanfahrten;
– Mittagessen in Heidenreichstein;
– Übernachtung Doppelzimmer/Halbpension;
30. September 1990
– Schmalspurbahnfahrt (Dieseltraktion) von Gmünd nach Großgerungs und zurück (Regelbetriebe ÖBB);
– Busfahrt über Ceske Velenice (Heizhausbesichtigung) nach Budweis (Stadtbummel) und zurück nach Gmünd;
– Fahrt mit dem Nachtzug nach Berlin, Ankunft 1. Oktober 1990 etwa 8.50 Uhr.

Der Teilnahmepreis beträgt 193,– DM. Hinzu kommt noch der Fahrpreis für die individuelle An- und Abreise. Interessenten wenden sich bitte schriftlich an die Geschäftsstelle Berliner Eisenbahnfreunde e.V. „Studienfahrt Österreich", Stresemannstraße 30, 1000 Berlin (West) 61. Persönliche Anfragen sind möglich unter den Rufnummern 4 32 78 17 oder 61 00 52 32 in Berlin (West).
Berliner Eisenbahnfreunde, Rüdiger Reich

Jürgen Schubert (DMV), Dresden

Denkmalpflege an der Windbergbahn

Für viele Freunde der Eisenbahn ist sie zu einem Begriff geworden: Die Windbergbahn, jene regelspurige Nebenbahn, die noch heute bis in die südliche Peripherie Dresdens führt. 1957 dampfte letztmalig einer der beliebten Personenzüge mit der „Kreuzspinne", der BR 98° und den streckentypischen Windbergbahn-Reisezugwagen, auf der steil ansteigenden, windungsreichen Strecke auf die Windberghöhen bis nach Kleinnaundorf. Seit 1980 ist diese Strecke als eine technischer Meisterleistung des frühen Eisenbahnbaus in der staatlichen Denkmalliste eingetragen. Am 20. Juli 1990 jährt sich zum zehnten Male der Tag, an dem sich eisenbahnbegeisterte Freunde des Freitaler und Dresdner Raums zur Arbeitsgemeinschaft 3/82 „Windbergbahn" des DMV zusammenschlossen. Ihnen ging und geht es um die Erhaltung, Sanierung, Pflege und Rehabilitation des erhalten gebliebenen eisenbahnhistorischen Kulturguts.

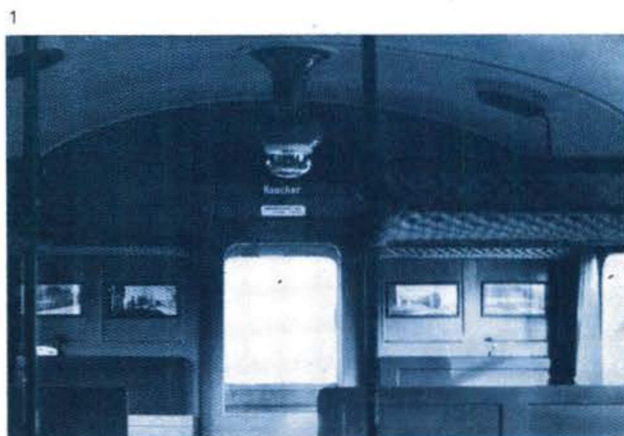
Schrittweise mußten von den Freunden umfangreiche Kenntnisse über Bahn und Bauten, Bauunterlagen gesammelt, handwerkliche Fertigkeiten erlernt und Sanierungsmethoden erprobt und angewendet werden. Daß es den daran Beteiligten meisterlich gelungen ist, Anvertrautes in aufwendiger Kleinarbeit verantwortungsbewußt und originalgetreu zu alter neuer Schönheit und Funktionsfähigkeit zu verhelfen, veranschaulichen nicht nur die Stationsgebäude der Bergbahnhöfe Gittersee (276 m über NN) und Kleinnaundorf (307 m über NN), sondern auch die Restaurierungsarbeiten an den vor der Verschrottung bewahrten unikaten Windbergbahn-Fahrzeugen. Was zunächst schier unmöglich schien, ist nahezu Wirklichkeit geworden; der einzige, von nur in vier Exemplaren gebaute Wagen der Gattung Ç · Sa 11/140ª (ex sächs. 3497/DRG 59 304/DR 531-691) steht kurz vor seiner Fertigstellung. 6 730 Stunden Freizeit investierten die Freunde bisher allein in das breitgefächerte Wiederaufbauprogramm der Fahrzeuge. Alle Arbeiten tragen die Handschrift der Mitglieder. – Qualitätsarbeit von der Stahlniete, den Gepäcknetzen, der Gasbeleuchtung bis zu den Hartholzsitzbänken der typischen 3. Klasse. Wertvolle und dringend notwendige Zuarbeiten leisteten heimatbegeisterte Handwerkmeister und Kleinbetriebe des Territoriums. 1991 soll der Windbergbahn-Reisezugwagen in altem Glanz dem eisenbahninteressierten Publikum vorgestellt werden. Gleichzeitig wird ein weiterer Wagen (ex DRG 96 723) nach den Originalbauzeichnungen restauriert. In den Frühjahrs- und Herbstmonaten helfen die Freunde der Windbergbahn den Eisenbahnern der Bahnmeisterei Freital-Hainsberg. An der Steilrampe von der Windbergbahn-Talstation Freital-Birkigt nach

Vor zehn Jahren begann die aktive Arbeit

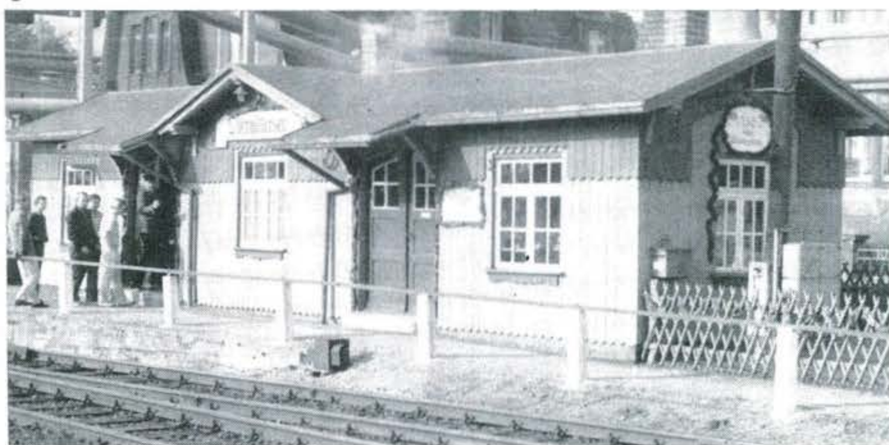
Dresden-Gittersee entfernen sie hier regelmäßig Bäume und Sträucher.

Die früher einmaligen Aussichten und Rundblicke von der Strecke sind dadurch wieder möglich. Das trifft auch zu für den abgebauten, aber als perspektivisch wieder nutzbar deklarierten Streckenabschnitt von Gittersee nach Kleinnaundorf. Seit 1986 sind die Freunde aktiv dabei, den Haltepunkt Kleinnaundorf im Zustand von 1925 herzustellen. 270 m³ abgekippte Gründungserdmassen bei einem nahe gelegenen Eigenheim mußten vom ehemaligen Gleisplanum abgebaggert und abgefahren, 90 m Bahnsteigzaun neu gesetzt und gestrichen, die Holzmastanlage der Bahnsteigbeleuchtung gesetzt und die historischen Lampen angeschlossen werden. Ebenfalls im Jubiläumsjahr wird der Bahnsteig in Richtung Gittersee mit seiner originalen Altschwellenkante und das Stationsgebäude in der DRG-Farbgebung übergeben. Seit 1985 bereits ist die heutige Traditionsverkehrsstelle Obergittersee Vorbild für ein ähnliches Vorhaben in Kleinnaundorf. Aus dem Stationsgebäude von einst entstand in Gittersee durch aufopferungsvolle Arbeit der AG-Mitglieder ein baulicher und fotografischer „Leckerbissen". Das Stationsgebäude präsentiert die Bahnhofsatmosphäre um 1925 in seinem Äußeren und im Inneren. In den Diensträumen befinden sich Kanonenöfen. Fahrkartenschalter, Fahrkarten, Trockenstempeldrücker und die Gepäckdezimalwaage stehen wieder an den Plätzen, wo sie sich schon bei der DRG befanden. In der Wartehalle ist alljährlich Ausstellungszeit von April bis Oktober. Während der letzten beiden Jahre stand eine verkehrsgeschichtliche Exposition über die Windbergbahn im Mittelpunkt. Seit April 1990 ist an jedem Sonntag von 8 bis 16 Uhr eine interessante Schau über die zehnjährige Eisenbahndenkmalpflege der AG 3/82 „Windbergbahn" zu besichtigen.

1



2



1 Blick in den restaurierten Fahrgastraum des Windbergbahnwagens Dre 59 304

2 Traditionsverkehrsstelle Obergittersee

Fotos: Verfasser

Thomas Berger (DMV),
Chemnitz

100 Jahre Berthelsdorf–Langenau und Freiberg–Halsbrücke

Drei kurze Stichbahnen im Raum Freiberg könn(t)en am 15. Juli 1990 ihr 100jähriges Bestehen begehen. Es handelt sich um die Strecken Berthelsdorf–Großhartmannsdorf, Brand–Langenau und Freiberg–Halsbrücke. Über die Geschichte dieser Bahnen soll im folgenden kurz berichtet werden.

Die Stadt Freiberg als Zentrum des sächsischen Silberbergbaus erhielt, trotz schwieriger Geländeverhältnisse, relativ frühzeitig Eisenbahnanschluß aus Richtung Dresden. Am 11. August 1862 wurde die Strecke Tharandt–Freiberg eröffnet. Der Ausbau bis Chemnitz war nur eine Frage der Zeit, ermöglichte er doch die erste staatseigene Ost-West-Verbindung in Sachsen und gleichzeitig einen direkten Verkehr aus Süddeutschland ins schlesische Industriegebiet. Aufgrund erneuter natürlicher Hindernisse wurden zunächst drei verschiedene Varianten vorgeschlagen:

- eine nördliche Trasse Freiberg–Frankenberg–Chemnitz,
- eine mittlere über Oederan nach Flöha und
- eine Route von Freiberg über Eppendorf nach Flöha.

Mit dem letzten Vorschlag hofften also schon in den 1860er Jahren einige südlich von Freiberg gelegenen Orte auf einen eigenen Bahnhof. Die Entscheidung aber fiel zugunsten der Oederaner Strecke aus, da sie die kürzeste Verbindung war und ab Flöha die seit 1866 bestehende Strecke Chemnitz–Annaberg genutzt werden konnte. Am 1. März 1869 ging die Bahn Freiberg–Flöha in Betrieb. Weitere Verbindungen für das Gebiet um Freiberg brachte die Nebenbahn Nossen–Freiberg–Moldau (heute: Moldava/ČSFR).

Sie wurde in Teilabschnitten eröffnet, von der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie in Angriff genommen, aber erst durch den Staat fertiggestellt. Hier die Inbetriebnahmedaten:

Nossen–Freiberg 15. Juli 1873,
Freiberg–Mulda 2. November 1875,
Mulda–Bienenmühle 15. August 1876 und
Bienenmühle–Moldau 18. Mai 1885.

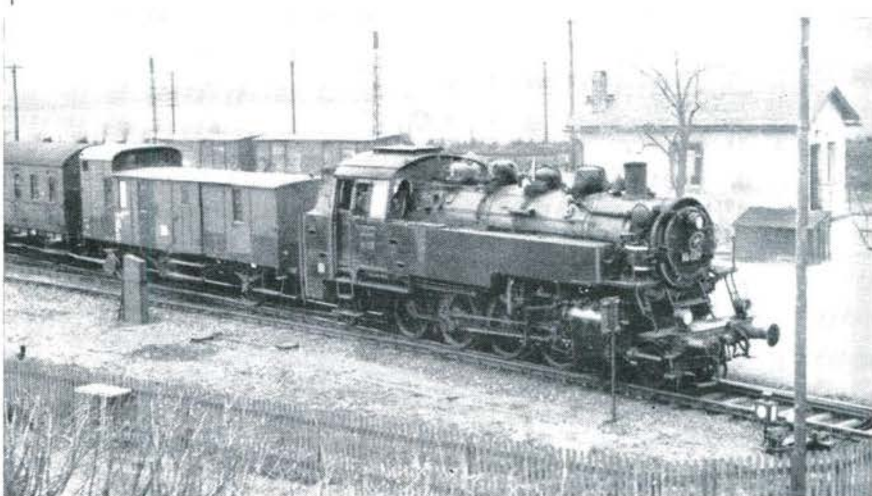
Weitere Nebenbahnen unumgänglich

Doch noch immer lagen einige durch die Industrie oder den Silberbergbau geprägte Gemeinden zwischen Mulden- und Flöhatal fernab des Schienennetzes. 1881 versammelten sich deshalb erstmals Vertreter dieser Ortschaften. Sie beauftragten einen Ingenieur, Vorarbeiten für eine mögliche Streckenführung in Angriff zu nehmen. Im Ergebnis dessen beantragten die Interessenten im November 1881 beim sächsischen Landtag den Bau einer Eisenbahn (Freiberg–) Berthesldorf–Brand-Erbisdorf–Langenau–Großhartmannsdorf–Großwaltersdorf–Eppendorf.

In der Regierung fehlte noch die Mehrheit, um ein derartiges Projekt zu befürworten.

Erst sechs Jahre später, 1887/88, stimmte der Landtag einem solchen Vorhaben zu. Eine wesentliche Rolle spielte dabei wohl die Tatsache, daß 1886 ein großer Teil der hier befindlichen Silbergruben vom Fiskus übernommen worden war. Damit hatte nun auch der Staat großes Interesse am Eisenbahnbau in den genannten Einzugsbereichen. Regierungsseitige Untersuchungen zur Streckenführung ergaben inzwischen, „... daß es im Interesse der betheiligten Ortschaften als auch in demjenigen der fiscalischen Erzgruben liegt, an Stelle, der im Jahr 1881 in Aussicht genommenen Linie zunächst den Bau einer Eisenbahn von Berthelsdorf nach Brand und von hier aus einerseits nach Großhartmannsdorf, andererseits nach Langenau zur Ausführung zu bringen ... Die Erörterungen haben aber noch weiter ergeben, daß gewichtige Interessen des Bergbaus und der Hütten einen Anschluß nicht bloß für die bei Brand gelegenen Gruben, sondern gleichzeitig auch für die Halsbrücker Hütten erheischen, indem nur solchenfalls es den Gruben ermöglicht wird, die gewonnenen Erze direct sowohl nach den Muldner als nach den Halsbrückner Hütten zu versenden ... Unter solchen Umständen ist die Regierung der Ansicht, daß sich die Herstellung einer zugleich dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahn von Freiberg nach Halsbrücke, und zwar in Zusammenhange mit dem Bau der in Berthelsdorf ausgehenden neuen Linien als höchst wünschenswerth empfiehlt."

1



2



Daraufhin wurden diese Eisenbahnneubauten am 22. Dezember 1887 im Landtag genehmigt.
Dafür veranschlagten die Experten 3 043 000 Mark. Die Strecken sollten „nach Maßgabe der Bahnordnung für zu betreibende Bahnen untergeordneter Bedeutung" ausgeführt werden. Im April 1889 begannen die Arbeiten an der Strecke Freiberg–Halsbrücke, zwei Monate später im Bereich der übrigen Abschnitte. Die relativ kurzen Linien entstanden ohne bedeutende bauliche Schwierigkeiten, und so konnten sie am 15. Juli 1890 dem öffentlichen Betrieb übergeben werden. Die aus diesem Anlaß üblichen Feierlichkeiten für die Großhartmannsdorfer bzw. Langenauer Linie fanden bereits am 13. Juli statt; auf der Strecke nach Halsbrücke verzichtete man auf eine besondere Einweihungsfahrt.

Aus dem siebenjährigen Krieg

Übrigens fanden Arbeiter beim Bau der Linie Berthelsdorf–Großhartmannsdorf unweit der Station 30 + 75 eine 13 Pfund schwere Geschützkugel, die von der bei Zug stattgefundenen letzten Schlacht des siebenjährigen Kriegs stammte. In den ersten Betriebsjahren fuhren nur gemischte Züge in den Relationen Großhartmannsdorf–Berthelsdorf bzw. Freiberg und von Freiberg nach Halsbrücke. Reisende nach Langenau mußten grundsätzlich in Brand umsteigen. Der Reise- und Güterverkehr entwickelte sich bedingt durch den Bergbau- und Hüttenbetrieb um Freiberg recht gut und stieg kontinuierlich an. Insbesondere die Halsbrücker Strecke erlangte hierbei eine große Bedeutung, denn an ihr lagen die Anschlüsse zur Zentralerzwäsche in Freiberg und zu den Halsbrücker Hüttenbetrieben. Statistisch betrachtet stand 1895 der Bahnhof Halsbrücke in seiner Bedeutung im Güterverkehr unter allen sächsischen Stationen an 127. Stelle, während er im Personenverkehr nur auf Platz 362 lag. Nach über 700 Jahren wurde 1913 der Silbererzabbau um Freiberg eingestellt. Fortan verarbeiteten die dortigen Hüttenwerke importierte Erze. Deshalb mußte der Bahnhof in Halsbrücke im Jahre 1917 erweitert werden.

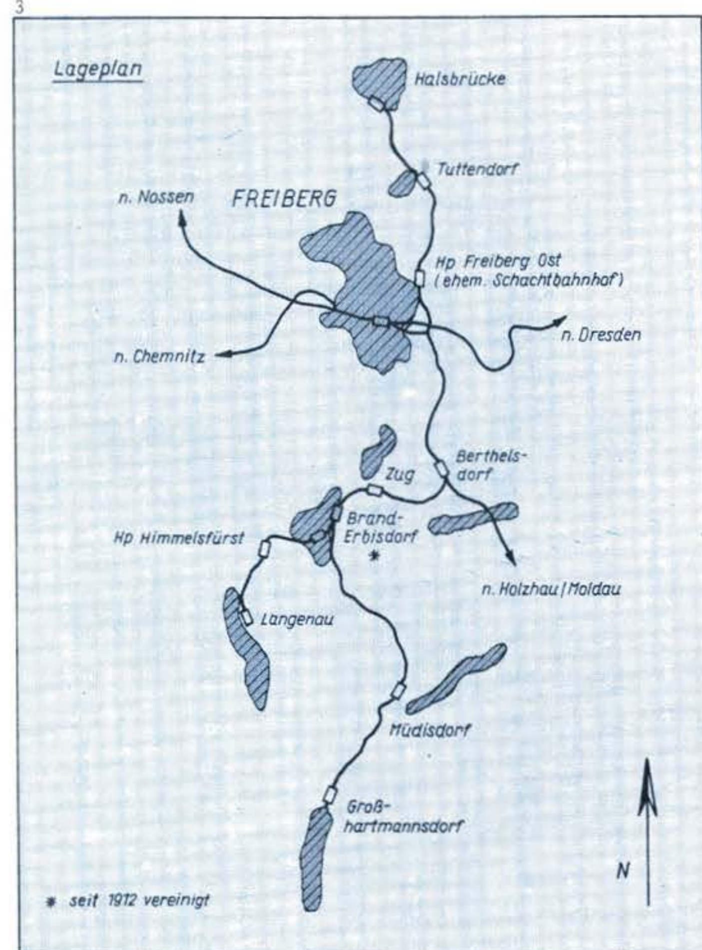
Regelspurig nach Eppendorf

An dieser Stelle noch einige Bemerkungen zum Eppendorfer Eisenbahnanschluß: Entgegen den Forderungen von 1881 wurde eine Schmalspurbahn durch das Lößnitztal mit Anschluß an die Flöhatalbahn errichtet, die 1893 in Betrieb ging. Für Reisende und Gut von Eppendorf nach Freiberg bedeutete das freilich stets einen zwei- bis dreimal längeren Umweg über Flöha. Daher kam es auch schon 1897 zu neuen Forderungen, die Großhartmannsdorfer Linie über Großwaltersdorf bis nach Eppendorf zu verlängern. In diesem Zusammenhang verlangte man, die Strecke Hetzdorf–Eppendorf regelspurig auszubauen. Andere Interessenten wünschten bis zum Beginn des ersten Weltkriegs, das Steckennetz von Großhartmannsdorf nach Rauenstein oder Pokkau zu erweitern. Realisiert aber wurde keine dieser Verbindungen, und nach dem ersten Weltkrieg richtete man entsprechende Buslinien ein.

Sachsens erste EISEN-Schienenbahn

Zurück zu unseren Strecken: Unmittelbar am Haltepunkt Zug befinden sich die Reste einer eisenbahnhistorisch bedeutsamen Anlage. Die Bahnlinie durchschneidet hier einen etwa acht Meter hohen Damm, auf dem einst die erste EISEN-Schienenbahn in Sachsen verlegt wurde. Die rund 260 m lange

3



4



1 Personenzug aus Freiberg nach Brand-Erbisdorf mit der Lokomotive 86 029 bei der Einfahrt in den Trennungsbahnhof Berthelsdorf am 17. April 1962

2 Bahnhof Brand im Jahre 1893

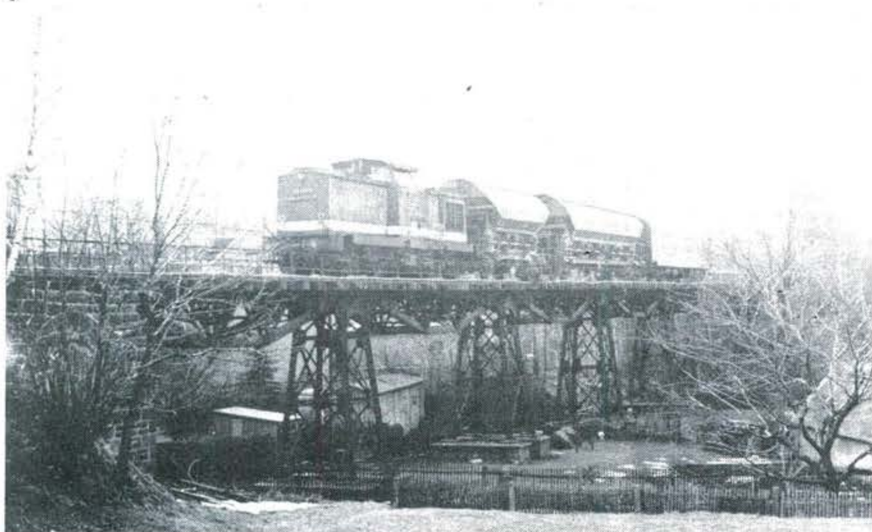
3 Das einstige Sekundärbahnnetz im Freiberger Raum

4 Lokomotive 86 607 vor dem abfahrbereiten Personenzug nach Langenau im Bahnhof Brand-Erbisdorf am 18. April 1963

Strecke diente dem Erztransport zwischen einer Grube und der dazugehörigen Erzwäsche. Dieser Schienenstrang wurde 1829/30 errichtet. Er vereinte typische Merkmale einer „Gleisfahrbahn". Auf zwei mit eisernem Belag versehenen Längsbalken, die von Querschwellen unterstützt wurden, rollten die mit Spurkranzrädern ausgerüsteten Erzwagen. Letztere konnten nur durch Menschenkraft bewegt werden. Die Anlage entstand unter Regie von Chr. Fr. Brendel, der seit 1817 Maschinendirektor des sächsischen Berg- und Hüttenwesens war und später auch beim Bau der Leipzig–Dresdner Eisenbahn beratend mitwirkte.
Der heutige Haltepunkt wurde jedoch erst 1901 eröffnet. An ihm beginnt die Anschlußbahn zum Leuchtstoffröhrenwerk NARVA Brand-Erbisdorf, an der 1984 der zwar werkeigene, aber öffentliche Containerbahnhof in Betrieb ging. Interessant ist auch, daß am Haltepunkt Erbisdorf, der 800 m vom Bahnhof Brand entfernt ist, von 1924 bis 1927 kein einziger Zug hielt. Offensichtlich wollte man damit die Betriebskosten so gering wie möglich halten.

5 Ein GmP aus Langenau in Richtung Brand-Erbisdorf bei der Fahrt über den Erbisdorfer Viadukt am 5. März 1990. Zuglokomotive ist die 110 077.
Fotos: G. Kielstein, Brand-Erbisdorf (1 und 4); Sammlung Verfasser (2); Verfasser (4); Zeichnung: Verfasser

5



Per Schiene und Straße

Nach dem zweiten Weltkrieg gewann wie überall in der Fläche auch hier der Kraftverkehr zunehmend an Einfluß. So wurde zwischen Freiberg und Halsbrücke der Reiseverkehr ab Sommerfahrplan 1974 laut Kursbuch eingestellt, einige Berufszüge fuhren aber noch eine Zeit länger. Heute verkehren auf dieser Strecke ausschließlich Güterzüge. Der Zweig von Brand-Erbisdorf nach Großhartmannsdorf wurde ganz stillgelegt und ist inzwischen zum größten Teil abgebaut. Nachdem hier der Kraftverkehr die Gütertransporte schon übernommen hatte, fuhr am 2. Dezember 1973 der letzte planmäßige Reisezug von Großhartmannsdorf nach Brand. Teile der ehemaligen Trasse sind inzwischen eingeebnet worden, und auch der Haltepunkt Müdisdorf ist vollständig verschwunden.

Von der VII T zur 110er

Abschließend einige Bemerkungen zum Lokeinsatz: Bis zur Jahrhundertwende gehörten auf den drei Strecken Lokomotiven der sächsischen Gattung VII T zum täglichen Bild. Je eine Maschine wurde auf den Endbahnhöfen stationiert. In Großhartmannsdorf war das die KIRCHWEGER und in Langenau die MOZART, in Halsbrücke soll es die NOWOTNY gewesen sein. Ihren Dienst übernahmen später Lokomotiven der sächsischen Gattung IIIb T, diese wiederum wurden von Lokomotiven der sächsischen Gattung V T abgelöst. Ab Ende der 20er Jahre verkehrten dann Lokomotiven der preußischen Gattung T 9[1]. Sie blieben hier über 30 Jahre im Dienst. So waren über einen längeren Zeitraum in Langenau die 91 791 und in Großhartmannsdorf die 91 1110 beheimatet. Von 1961 bis 1969 rollten dann Freiberger Lokomotiven der Baureihe 86 nach Halsbrücke, Großhartmannsdorf und Langenau. Sie beendeten das Dampfzeitalter, und seitdem sind fast ausschließlich 110er anzutreffen.

Quellenangaben
(1) Statistischer Bericht der K. Sächs. St. E. B. 1889 ff.
(2) Bücher zu den Verhandlungen, Berichten, Dekreten usw. des sächsischen Landtages 1887/88
(3)3 Freiberger Anzeiger und Wochenblatt; Jahrgänge 1889 und 1890
(4) Akten im Stadtarchiv Freiberg, Eisenbahnangelegenheiten
(5) Die Reichsbahn; Jahrgang 1927
(6) Wagenbreth/Wächtler: Der Freiberger Bergbau, Leipzig 1988
(7) Informationen von Herrn G. Kielstein, Brand-Erbisdorf
(8) Kursbücher verschiedener Jahrgänge

Prof. em. Dr.-Ing. habil. Manfred Berger, Kössern (Mulde)

Der Bayrische Bahnhof in Leipzig

Report über die Versuche zu seiner Rettung

Erneut engagiert sich ein größerer Kreis eisenbahn- und bauhistorisch Interessierter für die Erhaltung der zunehmend verfallenden Gebäudereste des ältesten noch betriebenen Kopfbahnhofs der Welt. Und das geschieht vor allem, seitdem Architekt BDA Dieter Schaich, Schöpfer der modernsten Teile des neuen Münchener Hauptbahnhofs, im Dezember 1989 einen Verein „Freunde des Bayrischen Bahnhofs in Leipzig, München" gründete. Vorher, am 5. Juli 1989, hatten in Leipzig Eisenbahnfreunde die „Interessengemeinschaft Traditionslok – Bayrischer Bahnhof" aus der Taufe gehoben.
Zur Geschichte und Rettung des Bayrischen Bahnhofs erschienen bereits in den 70er Jahren zahlreiche Publikationen. Auch „me" berichtete darüber, und zwar im Heft 12/1978, Seiten 350 bis 353, ausführlich. Schließlich würdigten Bayer/Sobek in der Reihe „TRANSPRESS-VERKEHRSGESCHICHTE" dieses bedeutende Denkmal.
Der Bayrische Bahnhof besitzt nicht nur die ältesten erhaltenen Gebäudeelemente dieser Art aus der Frühzeit der Eisenbahn. Die von Eduard Pötzsch, dem Erbauer des ersten Bahnhofs der Leipzig-Dresdner Eisenbahn in Leipzig, entworfene, 1842 bis 1844 gebaute komplette Bahnhofsanlage übertraf mit 600 m Länge, 150 m Breite, ihrer großartigen architektonischen und funktionellen Gestaltung noch die meisten später entstandenen Bahnhofsanlagen. Ihre Grundrißkonzeption mit viergleisiger Bahnsteighalle, beiderseitigen Abfahrts- und Ankunftsflügeln, stadtseitigem Portikus und davorliegender Drehscheibe war damals für große Endbahnhöfe beispielgebend. Hervorragende architektonische Qualität verlieh dem exzellent proportionierten spätklassizistischen

Bauwerk eine unverwechselbare repräsentative Note.

Erfolglose Bemühungen

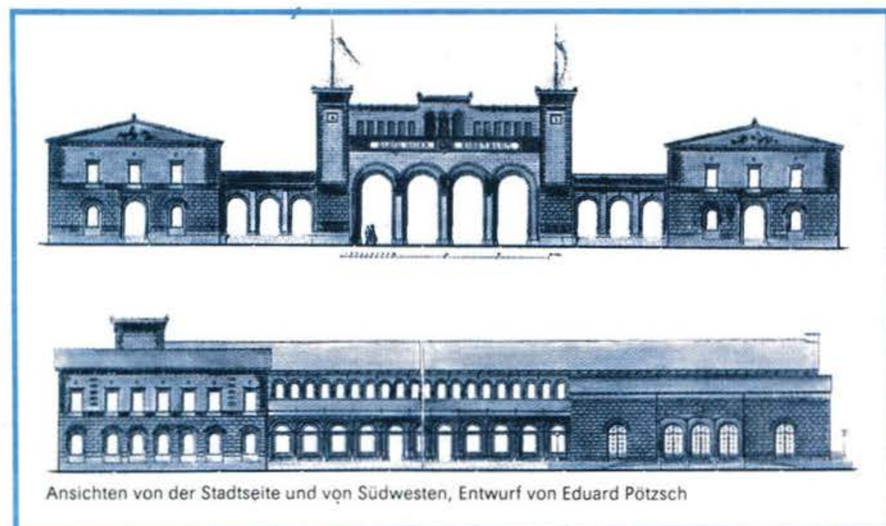
Unter diesen Aspekten schlug der Bezirksfachausschuß Denkmalpflege unter Leitung des Verfassers am 18. April 1973 vor, den Bayrischen Bahnhof als Denkmal der Verkehrsgeschichte von internationaler Bedeutung einzustufen und sowohl in die Bezirksliste als auch in die Zentrale Denkmalliste der DDR aufzunehmen. Am Anfang desselben Jahres hatte der Verfasser dem Fachausschuß bereits den Vorschlag eines „Reichsbahn-Museums Bayrischer Bahnhof" unterbreitet, der nach mehreren an der damaligen Hochschule für Bauwesen Leipzig (jetzt TH), der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar und der TU Dresden, Sektion Architektur, verfaßten Diplomarbeiten in Studien- bzw. Variantenentwürfen präzisiert und vielfach veröffentlicht wurde. Nicht zuletzt der allgemeine katastrophale Verfall der Altstadt und Baudenkmale Leipzigs, den der Verfasser bereits 1972 in seinem „Bericht über den Stand der denkmalpflegerischen Arbeit im Bezirk Leipzig" schilderte, bewog ihn, im nächstfolgenden Bericht des Jahreszeitraums 1972/73 neben vielen kritischen Bemerkungen zur Lage der Denkmalpflege zu empfehlen, den Bayrischen Bahnhof zu einem Dampflokomotivmuseum – als Außenstelle des Verkehrsmuseums Dresden – umzugestalten. Unter den damaligen Bedingungen gab es dafür nur eine Alternative: Eine moderne gläserne Ausstellungshalle sollte den zu restaurierenden Restbauten, Portikus und Abfahrtseite mit Gaststätte usw., angefügt werden. Mit dieser Lösung, die damals materiell und finanziell gesichert war, hätte die vorhandene Substanz des Bahnhofs bei vorzuverlegendem Weiterbetrieb durch die Deutsche Reichsbahn und Einrichtung eines Museumsbahnbetriebs zum Messegelände gerettet werden können. Und einer späteren originalen Gesamtwiederherstellung wäre dieser denkmalpflegerische Kompromiß nicht hinderlich gewesen.

Leider lehnte das Büro für architekturbezogene Kunst und Denkmalpflege beim Rat der Stadt Leipzig (H. Schierz und J. Müller) am 16. August 1977 „in Übereinstimmung mit dem Institut für Denkmalpflege Berlin und der Außenstelle Dresden diesen Vorschlag endgültig ab" und forderte die „Einhaltung folgender Prämissen:

1. kurzfristige Sicherung vor weiterem Verfall im nächsten Planjahrfünft,
2. Außenfronten detailgetreu im Bauzustand nach der Verstaatlichung 1847,
3. ursprüngliche Hallenkonstruktion sollte wieder hergestellt werden,
4. Museumsstandort in Frage gestellt,
5. wenn Lokomotivmuseum hier eingerichtet werden sollte, dann nur in der Einheit mit dem originalen, ursprünglichen Bau, nicht mit einer modernen Halle der Studie von Prof. Berger."

Die Restaurierung und Erhaltung scheiterten bis heute außerdem wohl auch daran, daß der alten Staatsführung das Wort „Bayrisch" nicht gefiel!

1



Ansichten von der Stadtseite und von Südwesten, Entwurf von Eduard Pötzsch

Förderverein soll helfen

Nach den vielen erfolglosen Initiativen der vergangenen 18 Jahre gibt es nun mit dem deutschen Einigungsprozeß, der auch die Beziehungen zwischen Bayern und Sachsen wiederbelebt, letztmalig die Chance, den Bayrischen Bahnhof, einst bedeutsamer Verkehrsmittler beider Länder, zu retten. Inzwischen hat der von Architekt Schaich gegründete Förderverein in der BRD schon große Aktivitäten entwickelt, wurden in der Presse desolater Zustand und historische Bedeutung des Objekts ins Blickfeld der Öffentlichkeit gerückt und bereits zahlreiche namhafte Mitglieder geworben.

Erste größere Spendenbeträge werden zunächst für Wiederherstellung und Reparatur der Dächer, Entwässerung, Trockenlegung von Gebäudeteilen und Materialbeschaffung verwendet.

Eingehende Beratungen mit maßgebenden Stellen der Deutschen Reichsbahn (Präsident Dr.-Ing. Mecke), dem Verkehrsmuseum Dresden (Dipl.-Ing. Steinicke), dem Institut für Denkmalpflege, Außenstelle Dresden, jetzt Landesamt für Denkmalpflege Sachsen (Dr. Dressler), Mitarbeitern des Rates der Stadt Leipzig und Vertretern gesellschaftlicher Gruppen im Februar/März 1990 trugen dazu bei, gangbare Wege für Rekonstruktion und Nutzung des Bayrischen Bahnhofs zu finden. Im einzelnen haben die Beteiligten folgende Vorstellungen:

Die *Deutsche Reichsbahn* sieht langfristig eine verstärkte Verwendung als Personenbahnhof (Regionalverkehr) in Verbindung mit einem Museumsbahnhof.

Das *Landesamt für Denkmalpflege Sachsen* fordert, die Gebäude einschließlich Bahnsteighalle im ursprünglichen Zustand instandzusetzen bzw. wiederaufzubauen.

Das *Verkehrsmuseum Dresden* möchte zusammen mit privaten Initiativen in Leipzig (und darüber hinaus) – Interessengemeinschaft Traditionslok/Bayrischer Bahnhof – einen Museumsbahnhof einrichten, einschließlich einer Museumsbahn (Dampflokfahrten).

Die *Stadtplaner* beabsichtigen, den Bayrischen Platz „durch maßvolle Zubauten, u. a. Hotels," wieder zu einer räumlichen Einheit zu gestalten. Als neue Verkehrsverbindung wird die bereits 1914 beim Bau des Hauptbahnhofs vorgesehene U-Bahn wieder erörtert, die nun bis zum Messegelände geführt, unter der Längsachse des Bayrischen Bahnhofs liegen und ihre Station unmittelbar in oder an diesem erhalten soll.

Ein neues Konzept

Unter diesen Aspekten wurde am 9. März 1990 von 18 für den Bayrischen Bahnhof Verantwortlichen und Interessenten, unter ihnen 13 „Sachsen" und 5 „Bayern", mit Architekt Schaich konzeptionell folgendes festgestellt:

– Ein reines Museumsprojekt ist bei den vielen dringenden Aufgaben in absehbarer Zeit von öffentlichen Händen nicht finanzierbar.

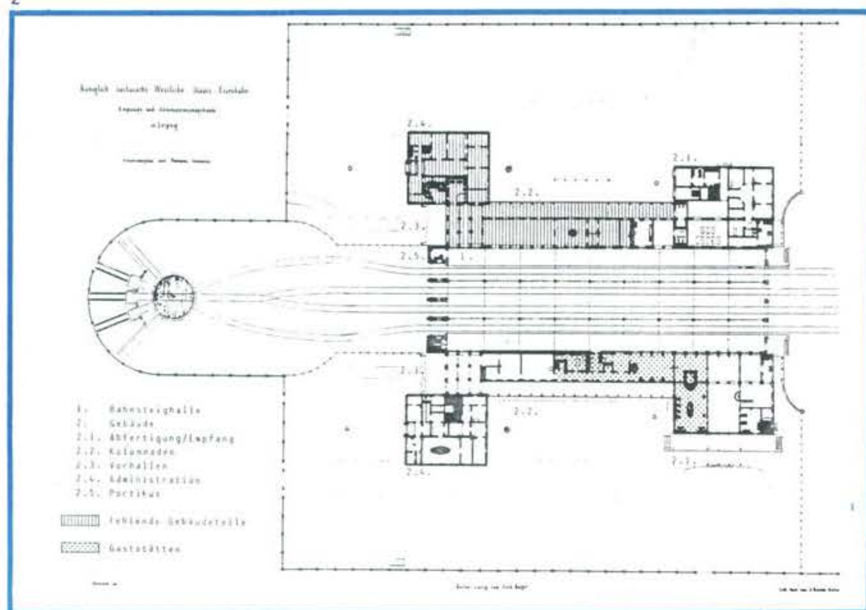
– Ein in den historischen Formen vollständig wiederaufgebauter „Museumsbahnhof" mit Personenverkehr wird durch kommerzielle Nutzung ergänzt und damit das Gesamtprogramm durch private Investoren finanziert.

– Zentrum ist die wiederhergestellte dreischiffige Bahnsteighalle, die durch Einbau von Schiebebühnen, Emporen, Dachverglasung und Toranlagen vielfältig nutzbar gestaltet werden soll.

– Die Deutsche Reichsbahn ermittelt den Raumbedarf für den Bahnbetrieb (Fahrkartenverkauf, Bahnhofsleitung).

– Diesem Konzept stimmten alle zu,

2



2 Lageplan mit Grundriß des Empfangsgebäudes und der Bahnsteighalle mit Darstellung des Bestandes (1990), ursprünglicher Entwurf von Eduard Pötzsch

3 Querschnitt des Empfangsgebäudes und der Bahnsteighalle mit Darstellung derselben für Mehrfachfunktionen (Vorschlag der Architekten Schaich und von Linstow); ursprünglicher Entwurf von Eduard Pötzsch

Repros: Sammlung Verfasser

Dipl.-Ing. Steinicke (Verkehrsmuseum Dresden) mit Bedauern, sieht aber ebenfalls keine Finanzierungsmöglichkeit für ein reines Museum.

– Ein *Museumskonzept* wird von der Deutschen Reichsbahn und vom Verkehrsmuseum Dresden (Dipl.-Ing. Steinicke) erarbeitet. Der Förderverein bietet Mitarbeit in einem „Museumsbeirat" an (Prof. Nerdinger, TU München, und Herr Sembach, Centrum Industriekultur Nürnberg).

– Für *Museumsaktivitäten* (mit Depot für Museumsfahrzeuge) sollen vorwiegend die übrigen technischen Bahnhofsbauten genutzt werden.

Das daraufhin von den Architekten Schaich und von Linstow vorgeschlagene *Nutzungskonzept* lautet:

„Die wiederhergestellte klassizistische Gebäudegruppe mit der etwa 2 500 m² großen Einsteighalle als Zentrum bilden den historischen Rahmen. Eine zeitgemäße Nutzung soll auch den Museumsgedanken angemessen berücksichtigen, indem sie ihn nutzbar macht und nicht nur als Kulisse verwendet.

Die notwendigen Bahnhofsfunktionen ... sollen weiterhin in den historischen Räumen verbleiben und die Lebendigkeit des Bahnhofsbetriebs erhalten.

Der gemischte Betrieb aus Personen- und Museumsbahnhof soll durch Ansiedlung marktorientierter Funktionen für den Bedarf der Bevölkerung angereichert werden, wobei sich die einzelnen Komponenten gegenseitig anregen.

Der wirtschaftliche Erfolg wird vorwiegend im Funktionieren des Gesamtkonzepts bestehen, ... die Mischung muß stimmen."

Den *Nutzungsvorschlägen* wird vorangestellt, daß neben reinem Museumsbetrieb – Ausstellung historischer Eisenbahnfahrzeuge mit Dampflokbetrieb und Museumsfahrten sowie Bewirtschaftung in historischen Speisewagen – auch die gemischte Nutzung möglich sein sollte, wobei bei kleinerem Markt- und Ausstellungsbetrieb auch einzelne attraktive Fahrzeuge in den Randgleisen ausgestellt bleiben. Im einzelnen werden folgende Nutzungen empfohlen:

Museum: Museumsbahnhof (ständig), Museumsfahrten (regelmäßig), historische Fahrzeuge, historische Bauteile und Geräte sind integrierte Bestandteile des Konzepts.

Ausstellungen: Eisenbahngeschichte, Modelleisenbahnen, Technik/Geschichte, Technik/Kunst, Ausstellungen aller Art.

Messen: Verkaufsausstellungen, Kunst/Antiquitäten, Sammlerbörsen/Flohmärkte, Wochen-/Monatsmärkte.

Großveranstaltungen: Konzerte, Versammlungen, Kongresse

Weitere Veranstaltungen PR: Firmenpräsentationen, Filmaufnahmen, Fernsehshows (Bio's Bahnhof).

Läden, Gaststätten als ebenerdige, gut erschlossene Flächen, flankiert von Bahnsteigen und Kolonnaden mit beiderseitigen Zugangsmöglichkeiten; Verbindung zum Bayrischen Platz durch wieder geöffnete Säulen-Vorhallen. Fläche 1 500 m².

Gaststätten: Bahnhofsgaststätte-bayrisch, Bürgervereine, Eisenbahnvereine, Restaurant-Biergarten, Bahnsteigcafe, Bar, Tagungen, Messen.

Läden: Reiseladen (Reiseführer, Reiseliteratur, Karten etc.), Reisebüro, Modelleisenbahnen, Zeitschriften/Bücher, Eisenbahnsouvenirs, Antiquitäten, Bank/Post, Kunstgewerbe, Tabak, Parfüm.

Galerie: Kunst/Technik/Foto

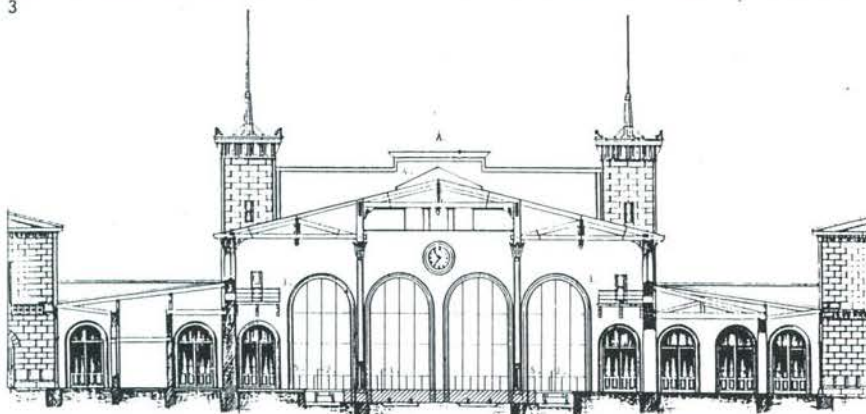
Klubräume/Konferenz/Büros: Nicht an der „Ladenstraße" liegende Flächen, z. B. Eisenbahnfanklubs, Presseklub, Presseagentur, Bildagentur, Messeveranstaltungen, Ergänzungen zur Halle, Museumsbedarf, Bahnbedarf (gering), Verwaltung. Grundfläche etwa 2 000 m².

Die *Gesamtkosten* für die *Grundinvestitionen* werden auf 17 Mill. DM geschätzt (ohne nutzungsspezifische Einbauten).

Hilfe nach wie vor notwendig

Für *potentielle Investoren* wurde eine entsprechend ausführliche Konzeption mit Unterlagen, Fotos, Plänen, Beschreibung und Kostenschätzung zusammengefaßt, dem Gesamtanliegen in München vom 26. April bis 16. Mai 1990 eine Ausstellung „Der Bayrische Bahnhof in Leipzig" gewidmet, die anschließend durch die BRD „auf Reisen gehen" soll. Es wäre wünschenswert, wenn dieser Report dazu beitrüge, daß sich auch in der DDR noch mehr einflußreiche gesellschaftliche und private Kräfte für die Rettung des Bayrischen Bahnhofs engagierten. Er ist es wert!

3



Legende

1 – Mittelgleise auf EG-Höhe
2 – Seitengleise für Museumsbetrieb
3 – Empore an Hallenseiten – durchlaufend
4 – Dachoberlicht Glas
5 – Portale; können geöffnet werden

4 Daß der Portikus des Bayrischen Bahnhofs mit historischen Lokomotiven besonders eindrucksvoll wirkt, beweist diese Aufnahme vom 30. April 1988.

5 Witterungseinflüsse und ungenügende Instandhaltung führten zu dem jetzt recht desolaten Zustand des Bauwerks (1989).

6 Das ebenfalls am Portikus befindliche Bayrische Wappen ist nur noch ein Fragment.

7 1983 wurden einige (aber keinesfalls ausreichende) Instandhaltungsarbeiten ausgeführt.

8 Diese Gegenlichtaufnahme vom Juni 1983 zeigt noch einmal, wie dringend etwas zur Rettung des über die deutschen Ländergrenzen hinaus bekannten Denkmals getan werden muß.

Fotos: W. Bahnert, Leipzig (1); Schaich (2 und 3); B. Spreng, Berlin (4); L. Neve, Berlin (5)

4



5



6



7



8



Ing. Rainer Panse (DMV),
Halle (Saale)

Der Peißnitzexpreß

Seit 30 Jahren auf 600-mm-Spur

1



Die elf inzwischen umbenannten Pioniereisenbahnen (PE) in der DDR haben ihren festen Platz bei der Bevölkerung und den Touristen gefunden. Ebenso beliebt sind sie bei Schülern und Freunden der Eisenbahn. Vor genau 30 Jahren, am 12. Juni 1960, wurde die Hallesche PE, die neuerdings „Hallesche Kindereisenbahn Peißnitzexpreß" heißt, eröffnet. Die Fahrsaison beginnt im April und endet im Oktober eines jeden Jahres. Es gelten die Vorschriften der DR. Betriebsleitende Stelle ist der Bahnhof „Völkerfreundschaft", wo die zehnminütige Rundfahrt beginnt und endet. Aus- und Einsteigemöglichkeiten bestehen weiterhin auf zwei Unterwegsbahnhöfen. Mit den zwei Zügen kann eine Zugfolge von etwa sieben Minuten erreicht werden. Es wird im Einrichtungsbetrieb mit Vorausmeldung gefahren.
Im Eröffnungsjahr nahmen 18 Pioniere ihren Dienst auf; heute sind es rund 100 Schüler, die mit viel Eifer dabei sind.

Anlagen

Der 2 km lange Rundkurs auf der Peißnitzinsel hat sich seit seinem Bestehen nicht verändert. Durch die inzwischen entstandenen Kultur- und Sporteinrichtungen hat der Einzugsbereich der Kindereisenbahn jedoch als ein Zentrum der Naherholung an Bedeutung gewonnen. Hinzu kommt die zentrale Lage zwischen Halle-Neustadt und Halle. Bei allen Gebäuden handelte es sich ursprünglich um Holzbauten. 1976 erhielt der Bahnhof „Völkerfreundschaft" ein massives Empfangsgebäude. Bereits 1968 entstand an der Blockstelle (Bk) „Schwanenbrücke" ein Lokschuppen von 9 m Breite und 10 m Länge, der 1988/89 auf eine Länge von 42 m vergrößert wurde. Neben dem Lokschuppen befindet sich ein weiteres Gleis mit einer Arbeitsgrube zur Instandhaltung der Fahrzeuge. Die Gebäude der Streckenposten Bk „Schwanenbrücke", Schranke „Saaleaue" und Bk „Birkenallee" wurden 1978 durch Metalleichtbauten erneuert.

Fahrzeuge

Von Anfang an versieht eine 1959 in der Lokomotivfabrik „Karl Marx" Potsdam-Babelsberg gebaute Ns 2f-Diesellokomotive zuverlässig ihren Dienst und hat auf der Peißnitzinsel nunmehr über 50 000 km zurückgelegt. Bis 1961 hatte sie nur zwei, dann sechs zweiachsige offene Mitteleinstiegwagen (Nr. 001–006) zu ziehen, die im VEB Waggonbau Ammendorf und der Versuchs- und Entwicklungsanstalt Delitzsch gebaut wurden. Gekuppelt sind diese Fahrzeuge mit der halbautomatischen Bergwerkbahnkupplung BKF 72. 1967 übergab der Ingenieurbaubetrieb Berlin zwei weitere Ns 2f-Diesellokomotiven. Außerdem wurden fünf geschlossene vierachsige 5-t-Güterwagen des DR-Schmalspurnetzes Friedland (ex Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn) für die PE in der Maschinenfabrik Halle umgebaut. Diese Wagen erhielten die Nummern 007–011. Die Aufbauten sind mit denen der Wagen 001–006 nahezu identisch. Alle Wagen behielten die Kupplungen der Friedländer Bahn. Lediglich der Wagen 007 bekam einseitig eine Kupplung der Bauart BKF 72, damit der Zug von den Lokomotiven gezogen werden kann. Ein Wagen hat Sitzplätze für 14 Erwachsene bzw. für 29 Kinder. Jeder zweite Wagen erhielt eine Einkammer-Druckluftbremse. Alle Wagen ergänzte man 1978 mit einer Notsignalanlage. Wie im „me" 5/84 berichtet, bauten 1983 Eisenbahner des Bw Halle G aus einer Grubenlokomotive des Mansfeld-Kombinats die an die

2



3



1 Kurz hinter der Ausfahrt aus dem Bahnhof „Völkerfreundschaft" überquert der Zug diesen Bahnübergang.

2 Viele Schüler haben ihr Hobby zum Beruf gemacht und sind heute bei der Deutschen Reichsbahn tätig.

3 Vorsicht Zugverkehr! Drei mechanische Vollschrankenanlagen gehören zu den Anlagen der halleschen Kindereisenbahn.

4 Alle Lokomotiven auf einen Blick: drei Diesellokomotiven des Typs Ns 2f und eine Elektrospeicherlokomotive. Die Fahrzeughalle entstand 1968.

5 Im Bahnhof „Völkerfreundschaft" beginnt und endet die Rundfahrt.

6 Auf der Peißnitzinsel gibt es immer wieder reizvolle Motive, die trotz des Dieselbetriebs viele Eisenbahnfreunde anziehen.

Fotos: Verfasser

4



Baureihe 110 angelehnte und als 110 001-5 bezeichnete Lokomotive. Die Höchstgeschwindigkeit der Maschine beträgt 15 km/h. Zu den Nebenfahrzeugen gehören zwei Kleinwagen ohne eigenen Antrieb, zwei Muldenkipper und zur Unkrautbekämpfung ein vom Bahnbetriebswagenwerk Halle 1963 als Geschenk übergebener Sprengwagen.

Sicherungstechnik

Der Bahnhof „Völkerfreundschaft" bekam 1963 ein kleines Stellpult zur Bedienung der drei Hauptlichtsignale. Mit der Bk „Schwanenbrücke" wurde die Strecke in zwei Blockabschnitte unterteilt. Deshalb stand an der „Schwanenbrücke" ein Formhauptsignal. Seit 1969 existiert im Bahnhof „Völkerfreundschaft" ein Gleisbildstellwerk. Damit wurden die Weichen elektrisch fernbedienbar, und zum Einfahrsignal kam ein Vorsignal hinzu. Die gleiche Technik hielt 1978 an der „Schwanenbrücke" Einzug. Hier sind eine Weiche, eine Gleissperre, das Einfahrsignal mit Vorsignal und das Ausfahrsignal zu bedienen. 1978 wurde der Rundkurs durch den Umbau des Haltepunkts „Birkenallee" in eine Bk mit Lichtsignal in einen weiteren Blockabschnitt unterteilt. Im Streckenkilometer 0,07 wurde eine Schranke durch eine Haltlichtanlage ersetzt. Alle Betriebsstellen sind durch Fernsprecher (OB-Leitung) miteinander verbunden.

Partnerschaftsbeziehungen

Bereits beim Bau der PE waren die Eisenbahner aus den Dienststellen der DR aktiv. Sie schufen durch ihre fachliche Arbeit die Grundlagen für den Betrieb. Diese Beziehungen zueinander wurden erhalten und kontinuierlich ausgebaut. Das betrifft auch das Zusammenwirken mit dem Rat der Stadt als Rechtsträger der Kindereisenbahn. Technische Dienststellen der DR halten die Fahrzeuge und Anlagen instand.

Beförderungsleistungen

In den zurückliegenden 30 Jahren benutzten die kleine 600-mm-spurige Bahn über 2 Millionen kleine und große Fahrgäste aus dem In- und Ausland. 1968 wurden erstmals über 100 000 Fahrgäste in einer Saison befördert. Großveranstaltungen beeinflussen die Beförderungsleistungen positiv, das Auftreten von Hochwasser der Saale mitunter negativ.

5



Quellenangaben

(1) Machel, Wolf-Dietger: Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1984

(2) Henkel, Steffen: Im Kleinen wie im Großen. Pionierpalast Dresden 1981

(3) Arndt, Gerhard; Arndt, Ursula: Pionier- und Ausstellungsbahnen, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1981

6



Wolfgang Bahnert (DMV), Leipzig

N-Anlage „Moosbach"

Heimanlagen stellen immer die persönliche Beziehung des Erbauers zum Vorbild dar, während Umfang und Größe von den gegebenen Voraussetzungen abhängen.

Bernd Stölzel, Mitglied der Arbeitsgemeinschaft 6/8 „Freunde der Eisenbahn" Leipzig des DMV, entschied sich bei der Konzipierung seiner Heimanlage für die Nenngröße N auf der Fläche 1,4 m × 1,4 m.

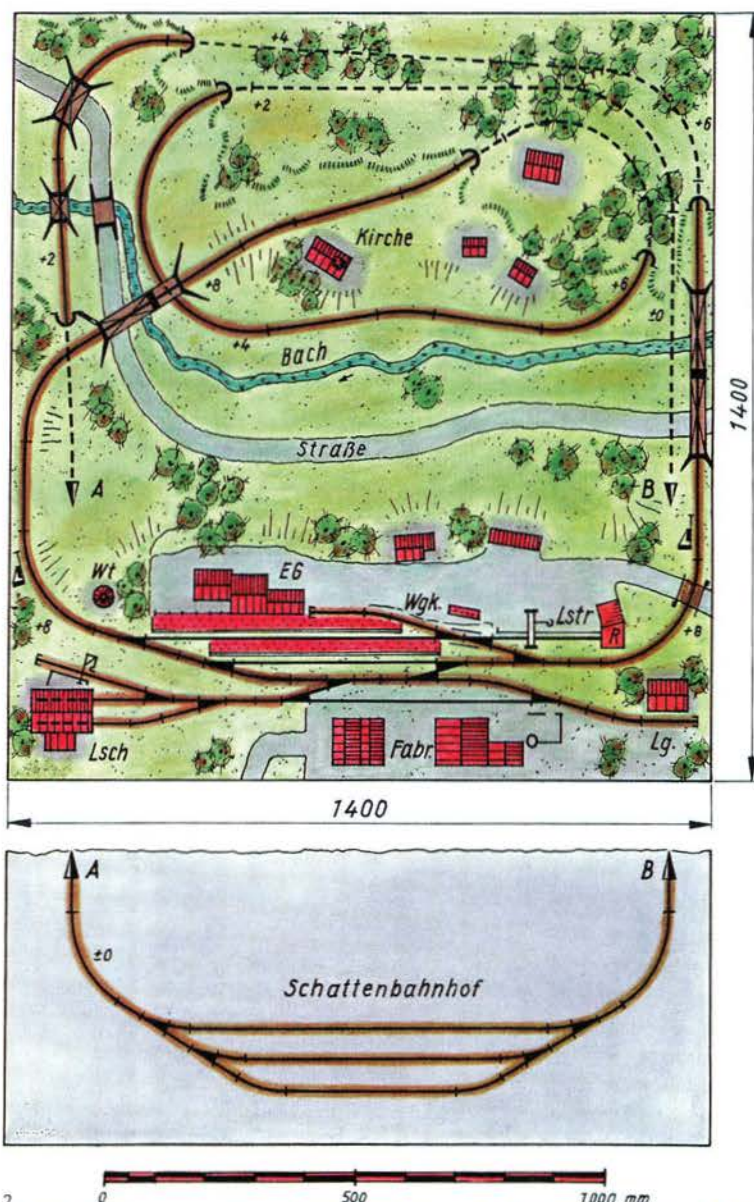
Die Platzverhältnisse ließen auch in der kleinen Nenngröße nur eine Anlage mit Nebenbahncharakter zu. Bei der Gestaltung der Landschaft wurden deshalb viele Details der Muldenthalbahn zwischen Rochlitz und Glauchau nachgestaltet.

Am vorderen Anlagenrand liegt der Bahnhof Moosbach. Drei Gleise können hier für Zugfahrten genutzt werden. Hinzu kommen ein Ladegleis sowie ein kurzes Stumpfgleis mit Bockkran. Gegenüber dem Bahnhofsgebäude befinden sich eine Fabrik mit Gleisanschluß, ein zweiständiger Lokschuppen und ein Bekohlungsgleis.

Wie auf den meisten Nebenbahnhöfen gibt es keine Ausfahrsignale; vorhanden sind nur Einfahrsignale aus beiden Richtungen.

Der Bahnhof liegt + 8 cm über der Anlagengrundplatte. Darunter ist auf ± 0 ein dreigleisiger Abstellbahnhof untergebracht worden. Drei ineinandergeschlungene Kreise verbinden beide Bahnhöfe. Über Schutzrohrkontakte werden durch Magnete im letzten Wagen jedes Zuges Schaltrelais von BTTB angesteuert, die darauf das jeweilige Gleis auf dem Schaltpult als „besetzt" anzeigen.

Bei den Gleisen und Weichen im sichtbaren Bereich der Anlage handelt es sich ausschließlich um

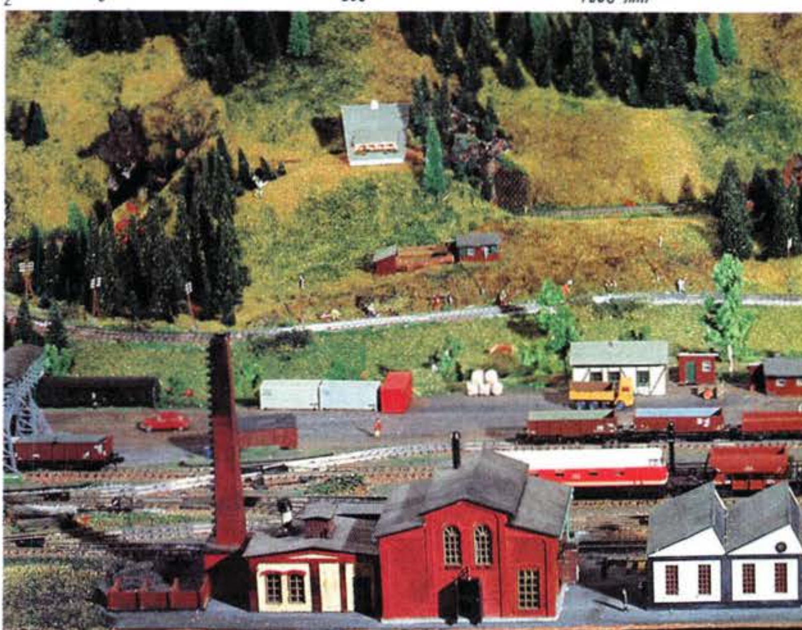


2

3

1

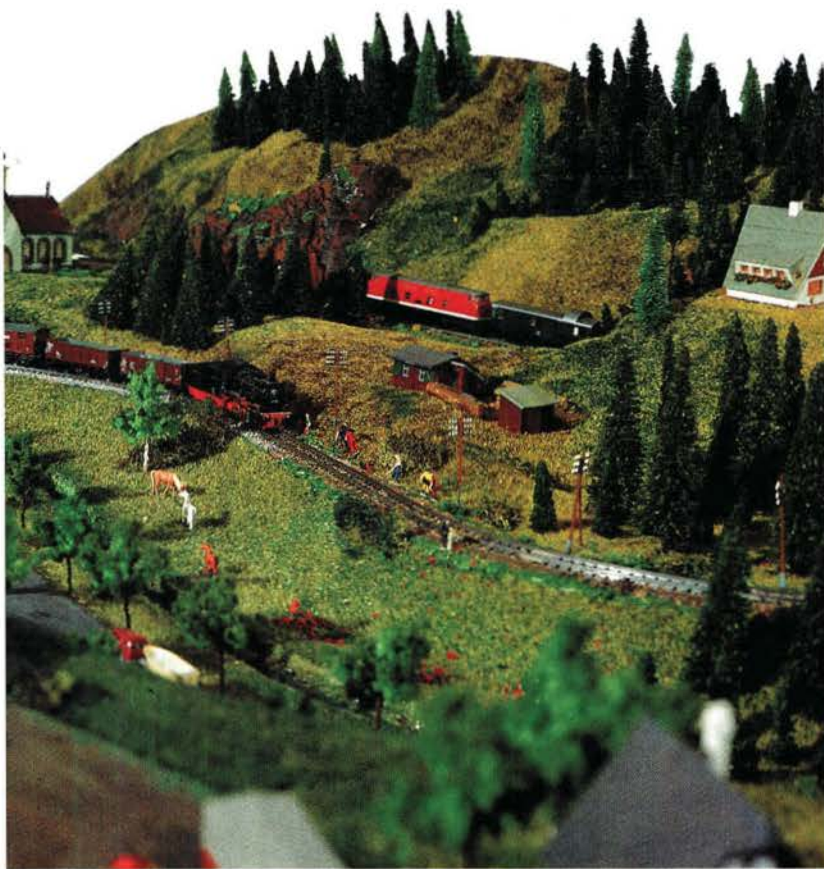




1
Bau
Boc
Gü

2
ver
Zug

3
die
Gü



Güterzug verläßt mit einer Lokomotive der
e 118 den Bahnhof Moosbach. Unter dem
ın ein zur Beladung bereitgestellter offener
agen.

‹ auf den Bahnhof Moosbach, der trotz der
ıismäßig einfachen Gleisanlage einen regen
kehr zuläßt.

ırend auf der oberen Trasse noch einmal
070 zu sehen ist, rollt auf der unteren ein
ıg mit einer 50er.

4 Die Lokomotive 118 070 mit einem Personenzug kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof. Zu Beginn der 70er Jahre wurden von der Deutschen Reichsbahn die letzten Abteilwagen ausgemustert, so daß eine solche Zugkomposition auf einer Anlage durchaus vertretbar ist. Unter der Brücke ist ein dem VT 137 nachempfundenes Fahrzeug zu sehen.

Fotos und Zeichnung: Verfasser

Pilz-Material. Nach dem Anheften der Gleise mittels kleiner Nägel wurden sie eingeschottert und die Dämme modelliert. Im verdeckten Teil kam Industriegleismaterial zum Einbau.

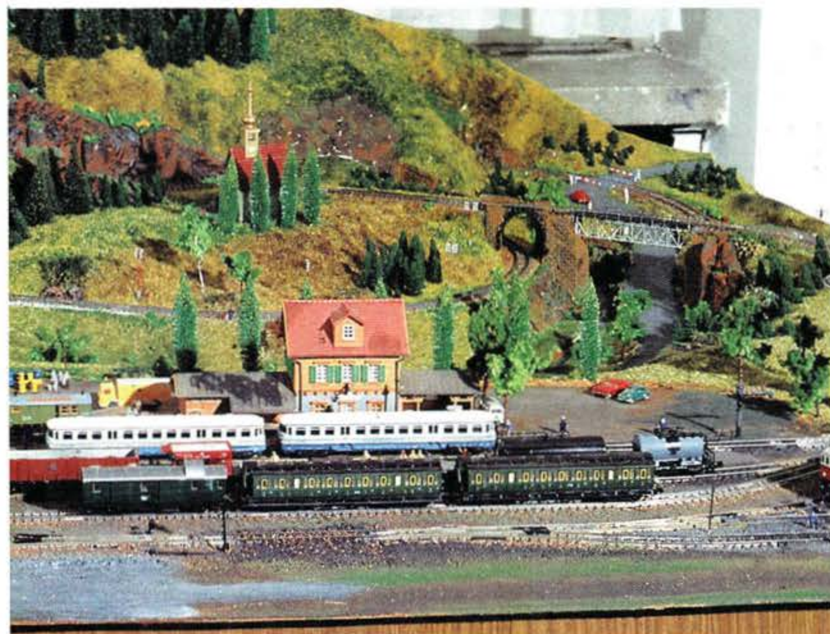
Die Brücken entstanden in Gemischtbauweise. Bewährt haben sich Metallprofile und Draht ebenso wie Plaste und Holzleisten.

Aus handelsüblichen Bausätzen wurden die Gebäude aufgebaut, dann allerdings farblich behandelt und teilweise mit Mauersteinpapier beklebt.

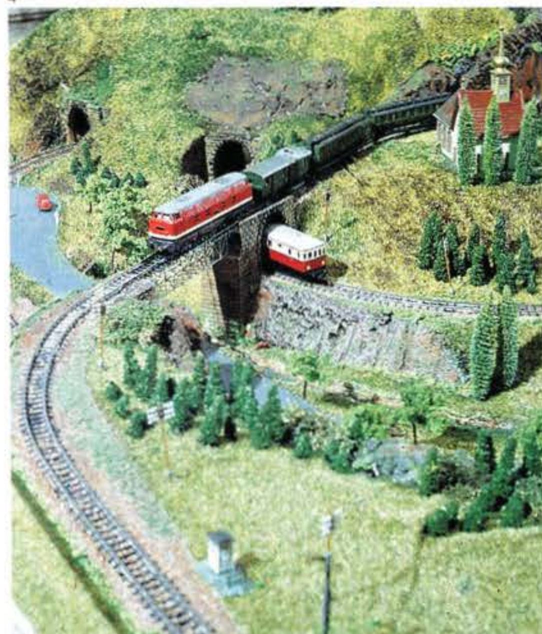
Der Nadelwald besteht aus sogenannten Flaschenbürstenbäumen. Die Laubbäume sind jedoch in eigener Werkstatt hergestellt worden. Dafür mußten zunächst blanke Klingeldrahtstücke verdrallt werden. Der Stamm war danach mit Lötzinn zu überziehen. Nach dem Entfetten in kochendem Fitwasser und anschließendem Trocknen wurde mit Nitrofarbe gestrichen. Nun waren nochmals grüne Schaumstoffflocken an die Äste zu kleben. Zum Schluß mußten die Bäume mit einem Gemisch aus grüner Plakatfarbe und PVAC-Kaltleim übersprüht werden.

Als Fahrzeuge befinden sich ausschließlich Industriemodelle im Einsatz, die teilweise gealtert oder frisiert wurden, wie die PIKO-118 durch einen anderen Farbanstrich. Anfang der 70er Jahre erhielt die 118 070 vom Bw Jüterbog diese Farbgebung. Auf der Modellbahnanlage stellen solche Fahrzeuge willkommene Abwechslungen dar.

Inzwischen besteht die Möglichkeit, die mit PIKO-Material aufgebauten und betriebenen N-Anlagen durch ein reichhaltiges Sortiment hinlänglich bekannter deutscher Modellbahnhersteller sinnvoll zu ergänzen. Natürlich muß nun jeder Modelleisenbahner selbst entscheiden, ob er noch einmal von vorne anfängt oder eben das Bestehende umbaut oder vervollständigt. Letzteres erscheint sinnvoll, wenn das Motiv „Deutsche Reichsbahn der 60er und 70er Jahre" beibehalten werden soll.
Die Redaktion



4



Prefo-Tram von Rostock bis Gotha



Nachdem der Straßenbahnbausatz ET 54/EB 54 vom VEB Prefo Dresden bereits seit längerem im Handel erhältlich ist, kamen zur Leipziger Herbstmesse 1989 drei interessante Farbvarianten als Arbeitswagen hinzu.

Dresden: ET und EB (grau)
Gera: ET und EB (orange)
Rostock: ET (grün) und EB (elfenbein)

Außerdem wurde 1989 anläßlich des 60jährigen Jubiläums der „Thüringerwaldbahn" eine Sonderserie in den Farben dieser Bahn (gelb-elfenbein) herausgebracht. Die Bausätze entsprechen, von werkzeugbedingten Kompromissen abgesehen, weitgehend den Vorbildern. In bekannter Weise sind die Fahrzeuge mit Schiebebildern zu beschriften.

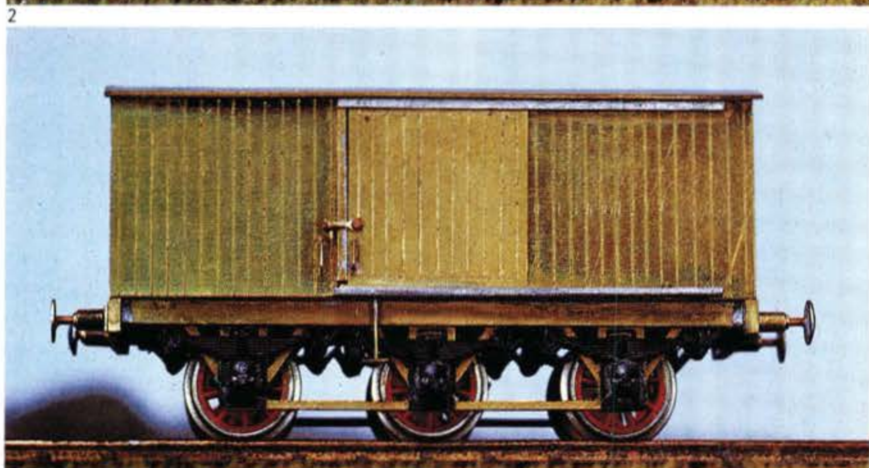
PePo

Fotos: Albrecht, Oschatz

1



2



3



4



Oberingenieur Karl-Ernst Hertam
(DMV), Naunhof

Technologische Betrachtungen zum Modellbau

1. Teil

In diesem Beitrag werden vom Verfasser erprobte Technologien vornehmlich zum Bau von Wagen erläutert. Manchem Anfänger hilft es vielleicht. Selbst als gewissermaßen beim Eisenbahnmodellbau grau gewordener Bastler unterhält man sich immer wieder gern, um zu erfahren, wie es andere machen.

Vom Vorbild zum Modell

Voraussetzung für den guten Modellbau sind ausreichende Unterlagen. Der Verfasser bevorzugt die modellgerechte Zeichnung. Andere fotografieren eine Zeichnung des Vorbilds und stellen eine maßstabgerechte Vergrößerung her, nach der gearbeitet werden kann.

Beim Selbstzeichnen hat man aber den Vorteil, daß die Maße auf das Modell und die mögliche Genauigkeit des Modellbaues abgestimmt werden können. Ein Beispiel ist der Achsabstand bei Lokomotiven. Er kann wegen der unmaßstäblichen Spurkranzhöhen des Modells oft nicht eingehalten werden. Mit einer selbst angefertigten Bauzeichnung gewinnt man einen besseren Überblick über die Abweichungen des Modells vom Vorbild. Es läßt sich einfacher die Frage beantworten, ob das Modell trotz der Maßabweichungen noch die charakteristischen Merkmale des Vorbilds hat.

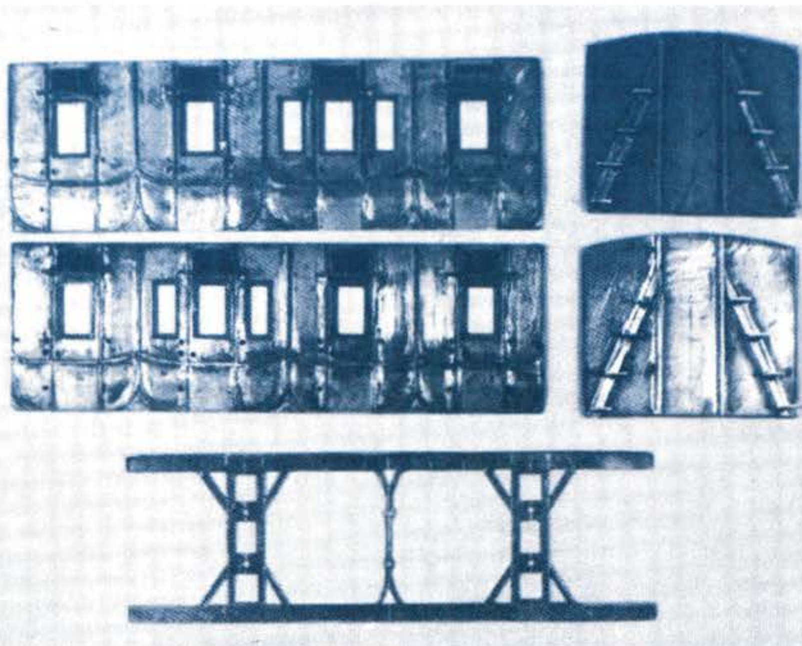
Werkzeuge

Hier sollen nur allgemeine Angaben über benötigte Werkzeuge gemacht werden. Während des Modellbaus merkt man schon selbst, was noch gebraucht wird. Der eine kommt mit wenig aus, der andere benötigt mehr.

Auf alle Fälle muß eine Flachzange vorhanden sein. Vielleicht auch eine weitere mit langen Backen. Dazu gesellt sich eine kleine Rundzange. Leider läßt sich diese kaum belasten, weil sonst die runden spitz auslaufenden Backen schnell verbogen sind. Der Autor behilft sich da mit dem Einspannen eines Bohrers von gewünschtem Durchmesser in den Schraubstock.

Dann biegt man mit Flachzange oder Pinzette die benötigte Drahtöse um den Bohrerschaft, mag sie noch so klein sein. Aus dieser Praxis ergibt sich schon ein weiteres Werkzeug: der Schraubstock mit einer Backenbreite von etwa 60 mm. Beim Kauf achte man darauf, daß die bewegliche Backe nicht zuviel Spiel hat. Sie hebt sich sonst beim Festanziehen hoch. Das ist z. B. beim Abkanten sehr störend. Die Pinzette wurde genannt. Davon sollte man mehrere besitzen, mit flachen und spitzen Enden. Die ganz kleinen Einzelteile lassen sich oft nicht gut erkennen. Ist man noch kein dauernder Brillenträger, hilft die ZEISS-Kopflupe. Natürlich gilt das erst recht für Brillenträger. Er setzt sie über die Brille. Es ist unglaublich, wieviel Sicherheit man beim Arbeiten durch die Kopflupe bekommt. Unerläßlich sind ein Stahlmaß von 300 mm Länge und ein Meßschieber, der, wenn er sehr gut ist, einen Nonius für 0,05 mm Ablesung hat. Dazu wird unbedingt ein kleiner Anschlagwinkel benötigt. Einmal kann man winklig anreißen, zum anderen beim Feilen überprüfen, ob die Kanten gerade und winklig sind. Große Feilen werden kaum gebraucht. Gefragt sind Schlüsselfeilen mit möglichst feinem Hieb und den unterschiedlichsten Querschnitten, wie Flach-, Rund-, Halbrund-, Dreikant-, Messer- und Schwertform. Auch eine flache Schlichtfeile von 150 mm Länge und 15 mm Breite ist wichtig. Dazu noch die passende Schruppfeile, um gelegentlich ein paar Millimeter abfeilen zu können. Zum Zertrennen von Blech eignet sich bis 0,5 mm Dicke eine normale Schere. Wenn man sie für diese Aufgabe ständig aus dem Haushalt abzweigen kann, ist das nur von Vorteil. Dickeres Blech muß mit der Blechschere geschnitten werden. Aber über eine Stärke von 1 mm kommt man auch nicht hinaus. Vorsicht, diese Scheren haben eine heimtückische Konstruktion. Man klemmt sich beim plötzlichen Zuschnappen mit den gebogenen Hebelarmen leicht den Handballen ein. Über 1 mm starke Blechteile müssen zersägt werden. Kommt man mit groben Abmessungen zurecht, benutzt man die normale Metallsäge. Die feineren Teile werden mit der Laubsäge mit eingespanntem Metallsägeblatt getrennt. Wer die Möglichkeit hat, besorge sich für feinere Sägearbeiten eine Goldschmiedsäge. Das ist eine kleinere Laubsäge mit dem Vorteil, daß kürzere Sägeblattstückchen eingespannt werden können. Der zweite Vorteil ist der wesentlich kleinere Bogen als bei der Laubsäge. Feine Sägeblätter zerbrechen nicht so schnell, wenn der Bogen leichter ist.

5



1 Annähernd vorbildgetreue Federung der Achsen. Die Anschriften am Langträger wurden fotografisch hergestellt.

2 Selbst angefertigtes Achslagerseitenteil mit Sprengwerk, aufgeklebten handelsüblichen Federn und Achslagern.

3 Am Wagen befinden sich Beschriftungen des Verfassers und Schiebebilder des Herstellers.

4 H0-Modell eines II./III.-Klasse-Wagens der K. Sächs. Sts. E. B.; die Einzelteile hierfür zeigt Abb. 5. Das Vorbild war 1895 noch zweimal vorhanden. Alle Wagen dieser Bauart wurden 1865 von Klett, Nürnberg, geliefert. Es sind mit die letzten Wagen, bei denen die Kutschenform angedeutet wurde.

5 An den Seiten- und Stirnwänden sind die Bohrungen für die Handstangen und Türgriffe zu erkennen. Diese werden nach der Farbgebung eingesetzt und angeklebt. Das Achslagerseitenteil muß noch zertrennt werden. In der Mitte die Halterung für die typische Bremse der frühen Eisenbahn-Epoche. Das Sprengwerk, ein Draht, der sich zwischen den Achshaltern befindet, wird zuletzt eingelötet.

Fotos: Albrecht, Oschatz (1 bis 4); Verfasser (5)

Ein ganz wichtiges Werkzeug ist die Bohrmaschine. Der Verfasser benutzt seit über drei Jahrzehnten eine kleine Handbohrmaschine, die im Schraubstock horizontal eingespannt wird, so daß das Futter vom Körper wegzeigt. Das Bohren hätte nach dem Erscheinen der kleinen 12-V-Bohrpistole von PIKO rationalisiert werden können. Leider ist das Maschinchen aber nur ein Spielzeug mit zwei wesentlichen Fehlern. Einmal ist der Bohrständer zu instabil, und zum anderen kann man bei eingespannter Maschine das Futter nicht genug anziehen. Die Bohrer sitzen deshalb nicht fest. Es blieb also bei der Handbohrmaschine. Sie ist sowieso nicht völlig zu ersetzen, weil mit ihr z. B. gefühlvoll Gewinde geschnitten werden können.

Noch einige Sätze zum Lötkolben. 100 Watt Leistung muß er mindestens haben. Als Flußmittel wird Lötwasser verwendet. Wer es sich selbst anfertigen will: Zinkblechstückchen werden in rauchender Salzsäure aufgelöst, bis keine Reaktion mehr erfolgt. Lötungen an der Modellbahnelektrik dürfen nicht mit Lötwasser folgen. Hier ist Lötzinn mit Kolophonium zu verwenden. Das Flußmittel Lötwasser ermöglicht schnelles und sicheres Löten. Nach Abschluß der täglichen Bastelstunde sind die gelöteten Teile gründlich zu spülen. Ein Nachteil zeigt sich bald. Am Arbeitsplatz liegendes Werkzeug, besonders Meßschieber und Stahlmaß, bekommen Roststellen, weil Lötwasser beim Löten verspritzt. Außerdem sind die Finger nicht immer sauber. All das widerspiegelt sich auf blanken Stahlteilen. Da der Lötkolben der derartige Arbeiten sehr heiß sein muß, wird er schnell verzundern. Bei geringem Verschleiß kann man die Lötspitze mit dem Messer blank kratzen, wird aber bereits Kraterbildung festgestellt, ist die Spitze neu anzufeilen. Die Lebensdauer kann durch eine Lötkolbenablage mit Spannungsreduzierung verlängert werden. Das Verzundern wird durch Verzinnen verringert. Besonders beim Löten kleiner Teile ist das aber von Nachteil, da

sich die mit dem Kolben aufzunehmende Zinnmenge schlecht dosieren läßt und zu viel Zinn auf die Lötstelle gelangt. Da hilft das folgende Verfahren: Die blanke Lötkolbenspitze wird mit einem Tropfen Lötwasser metallisch rein gemacht und mit dem Lötkolben das benötigte Zinn aufgenommen. An der mit Lötwasser vorbereiteten Lötstelle gibt es dann beim Ansetzen der Kolbenspitze ein kurzes Zischen, und das Zinn ist dorthin gelaufen, wo es hin sollte. Natürlich ist das leichter gesagt, als getan. Aber es ist ja noch kein Meister vom Himmel gefallen.

Da viel mit Draht zu arbeiten ist, wird auch ein Seitenschneider gebraucht. Ein kleinerer genügt vollkommen. Zum Werkzeug gehört ein Arbeitsplatz. Glücklich können sich die Modellbauer schätzen, die ihn nach dem Basteln nicht aufräumen müssen. Der Verfasser begnügt sich von Anfang an mit einem Brett, das an der Wand unterm Fenster befestigt wird. Die unmittelbare Arbeitsstelle wird mit einem Blatt weißen Karton belegt. Das hellt auf. Kleine Teile sind besser zu sehen. Der Karton wird nach Bedarf ausgewechselt.

Modellbau

Der Autor verwendet hauptsächlich Messingblech in den Stärken von 0,25 mm bis 2,0 mm. Dazu gesellt sich Kupferlackdraht mit den unterschiedlichsten Durchmessern, Messingdraht von 0,3 mm bis 0,5 mm Durchmesser ist auch vorhanden. Da im Maßstab 1:87 gebaut wird, sind alle Mengen gering. Schwieriger ist immer, das Rohmaterial für Drehteile zu finden. Die notwendigen Drehteile für den Wagenbau, außer Räder, können fast ausschließlich mit Bohrmaschine und Feile angefertigt werden.

Auf einem Stück Messingblech werden die Umrisse der Wände des zu bauenden Wagens angerissen. Das Blech muß eine gerade Kante haben. Sie wird gefeilt und mit dem Anschlagwinkel auf Lichtspalt kontrolliert. Lichtspalt heißt, daß Blech und Winkel aneinander gelegt gegen das Licht gehalten werden, wobei sich über die gesamte Strecke ein gleichmäßiger Lichtspalt ergeben muß. Dann ist die Kante gerade und eignet sich zum Anlegen des Anschlagwinkels. Außerdem ist sie die erste fertige Kante eines Wagenseitenteils. Auch alle Fenster, Türen und vorstehenden Leisten werden angerissen. Anschließend werden alle Wandteile mit der Schere ausgeschnitten und auf Endmaß gefeilt. Anstelle der Schere, die beim Schneiden das Blech verbiegt, kann auch die Säge genommen werden. Wenn sie sehr schräg gehalten wird, hakt sie nicht.

Das wohl wichtigste Werkzeug des Verfassers ist das am Arbeitstisch angeschraubte Laubsägebrettchen, das für die meisten Arbeiten genutzt wird. So werden die Wandteile auf das Brettchen aufgelegt und senkrecht gefeilt. Das ist besser, als wenn man das Werkstück in den Schraubstock spannt. Die Fenster werden ausgesägt und auch senkrecht von oben nach unten fertig gefeilt. Bei der Kontrolle mit dem Meßschieber wird man merken, daß das Anreißen nicht die gewollten Maße ergeben hat. Es ist daher ratsam, sich von der zu bearbeitenden Fensterwand eine Maßskizze zu machen. Gemessen wird am Werkstück nur mit dem Meßschieber: Abstand linke Seitenwandkante zu linker Fensterleibung des ersten Fensters; Breite des ersten Fensters; Abstand linke Seitenwandkante zum zweiten Fenster linke Leibung; Breite zweites Fenster usw. Auf diese Weise erhält man die richtige Fensterverteilung. Anfänglich wurde erwähnt, daß es besser ist, anstelle einer maßstabgerechten Fotografie eine Zeichnung des Modells anzufertigen. Es ist zweifellos zu sehen, welchen Vorteil das Zeichnen hat. Noch etwas: für das Messen legt man sich auf einen Maßstab, z. B. das genannte Stahlmaß und den Meßschieber, fest. Andere Meßhilfsmittel werden nicht verwendet. Beherzigt man das nicht, schleichen sich kaum zu korrigierende Fehler ein. Hat der Wagen Fenster mit Rahmen, gibt es folgenden Arbeitsgang: In Seitenwandlänge minus Wanddicke der Stirnwände wird ein Blechstreifen mit reichlicher Höhe der Fenster angefertigt und so hinter die Fenster gelötet, daß an beiden Enden die Seitenwand gleichmäßig übersteht. Man kann sich das Zusammenlöten erleichtern, wenn das Fensterrahmenblech nach dem Einrichten festgeklemmt wird. Dazu eignen sich Krokodilklemmen oder noch besser chirurgische Klammern. Die Fenster sind wieder auszusägen und zu befeilen. Danach folgen alle anderen Arbeiten an der Seitenwand.

Mit anderen Worten heißt das, nach Fertigstellung der vier Wände können sie auf einer ebenen Unterlage (Glasplatte) miteinander verlötet werden. Die an den Seitenwänden vorhandenen „Aussparungen" nehmen die Stirnwände auf. Damit ist der Wagenkasten fertig (Abb. 5).

Der Aufwand zur Anfertigung des Fahrgestells kann sehr unterschiedlich sein. Der Bau älterer Fahrzeuge mit handelsüblichen Teilen stößt auf so große Schwierigkeiten, daß die Vorbildtreue verlorengeht. Eine Außenlagerung der Achsen ist nicht mehr möglich. Dies beweist auch die Konstruktion des SAXONIA-Zuges von PIKO. So lassen sich unter vierachsige Abteilwagen der Jahrhundertwende keine handelsüblichen Drehgestelle setzen. Sie wirken viel zu klobig, obwohl der Längenmaßstab stimmt. Aber mit dem Breitenmaßstab sieht das Drehgestell durch die wesentlich breiteren Räder schlimm aus. Je stärker verkleinert wird, um so ungünstiger werden die Maße. Hat man sich für den Nachbau der Achshalter entschlossen, bieten sich die folgenden Arbeitsgänge an. Es werden alle Achshalter einer Wagenseite zusammen bearbeitet.

Die Wagenseiten liegen beim Anreißen auf dem Blech nicht neben-, sondern übereinander (Abb. 1). Die „Achshalterseitenteile" werden später hinter den Langträger gelötet. Einmal ist das einfacher als sie einzeln anzulöten, und zum anderen sind die gleichen Maße auf beiden Wagenseiten vorhanden. So stehen die Achsen unbedingt rechtwinklig zur Fahrzeuglängsachse. Wer die Maße einhalten will, muß die Langträger um die Dicke der „Achshalterseitenteile" verringern. Dieser Aspekt hat noch eine andere Bedeutung. Wenn vornehmlich mit Messingblech gebaut wird, bekommen die Wagen eine ansehnliche Masse. Es ist notwendig, mit Materialdicken zu geizen! Die weitere Komplettierung mit Achslagern und Federn hängt von den Ansichten des Erbauers ab. Der Autor bildet oft funktionstüchtige Federpakete nach. Damit ist eine Dreipunktlagerung des Fahrgestells nicht notwendig (Abb. 1, 3 und 4). Ein heikles Kapitel sind Stoßvorrichtungen und Kupplungen. Als Modellbauer kann man mit den handelsüblichen Kupplungen und den daraus folgenden zu großen Wagenabständen nicht einverstanden sein. G. Trost beschrieb in (1) schon 1960 ein Verfahren, das das Puffer-an-Puffer-Fahren mit besonderen Kupplungen ermöglicht. In letzter Zeit gibt es auch Industriemodelle, die mit Kurzkupplungen ausgerüstet sind.

Fortsetzung folgt

Neue Literatur für Ihr Bahn-Hobby:

Wir möchten Ihnen nachstehend zwei für Sie sicherlich interessante Neuerscheinungen aus dem Eisenbahn-Programm von GeraMond vorstellen. Bitte bestellen Sie mit dem untenstehenden Coupon – Sie erhalten die gewünschten Hefte dann postwendend und portofrei zugestellt. Bezahlung nach Erhalt der Sendung durch Überweisung in DM.

GeraMond
Verlag GmbH München
Postfach 19 04 04 – D-8000 München 19

40 Jahre Deutsche Bundesbahn - 40 Jahre DB-Geschichte in Farbe:

Wo tut sich heute was auf DB-Strecken? Wohin reisen? Wie geht es mit der „Neuen Bahn" weiter? Wie sahen die vergangenen vier Jahrzehnte DB-Geschichte aus?

Das im Frühjahr 1990 erschienene Sonderheft BAHN-EXTRA 1/90

Die DB in Farbe

1950-1990



zeigt Ihnen die interessantesten Seiten der Deutschen Bundesbahn (DB): **40 Jahre DB-Geschichte** – präsentiert auf **140 Seiten**, durchgehend in Farbe! Mit rund **200 Farbaufnahmen**, Streckenkarten, Tabellen, Illustrationen sowie ein Farbposter zum Ausklappen!

Aus dem Inhalt: ● aktuelle Foto- und Reisetips ● Details zur „Neuen Bahn": ICE und Baureihe 240, Neubaustrecken und Ost-West-Verkehr ● 40 Jahre DB-Triebfahrzeug-Geschichte ● Porträts der einzelnen Bundesbahn-Direktionsbezirke und des aktuellen Betriebsgeschehens ● Die Deutsche Bundesbahn Einst & Jetzt ● Höhepunkte aus vier Jahrzehnten DB-Geschichte ● u.v.a.m!

140 Seiten, fast durchgehend in Farbe – über 200 Fotos!

✓ **Preis: nur DM 19,80** (incl. Versand!)

Bestellen Sie noch heute! Lieferung solange Vorrat reicht

Soeben erschienen: **DIE EISENBAHN IN SÜDBAYERN.** Auf 120 Farbseiten entführen wir Sie in eine der interessantesten Eisenbahn- und Urlaubsregionen Deutschlands. Nur einige Stichworte aus dem Inhalt: Der „Gläserne Zug" 491 001 – Urlaubsziele für Eisenbahnfreunde in Südbayern – DB-Altbauelloks – Verkehrsknoten München einst & jetzt – Nebenbahnen – Zu Besuch bei der Lokfabrik Krauss-Maffei – Die S 3/6 im Einsatz – u.a. **120 Seiten mit rund 150 (größtenteils Farb-)Aufnahmen, sofort lieferbar, nur DM 19,80!**

Neu – als nächste Sonderausgabe BAHN-EXTRA erscheint Ende September:

Fotomotiv: Bahn

Die schönsten Eisenbahnfotos in Farbe



Auf 130 Seiten: ● Die schönsten Fotos aus dem EK/Kodak--Fotowettbewerb ● Bahn-Galerie: Fotografen und ihre besten Bilder ● Die Geschichte der Eisenbahn-Fotografie ● Foto-Tips '90: Fahrzeuge, Strecken, Fotostandpunkte ● Tips & Hinweise zu Filmmaterial und Ausrüstung ● Special: Modellbahn-Fotografie mit einfachen Mitteln ● Und natürlich: Fotos, Fotos, Fotos . . . !

130 Seiten in Farbe – mit über 150 Fotos! Lieferbar ab Ende August.

***Preis:* DM 19,80** (incl. Versand!)

Zwei Ausgaben zusammen nur DM 29,80!

BESTELL-COUPON

bitte ausschneiden, auf eine Postkarte kleben bzw. im Umschlag einsenden an

GeraMond Verlag München, Postfach 19 04 04, D-8000 München 19

❑ **Ja,** **ich bestelle hiermit** aus dem Programm von GeraMond zur portofreien Lieferung:

___ Ex. Bahn-Extra 1 **Die DB in Farbe - 1950-90** (lieferbar)	DM 19,80
___ Ex. Bahn-Extra 2 **Die Eisenbahn in Südbayern** (lieferbar)	DM 19,80
___ Ex. Bahn-Extra 3 **Fotomotiv: Bahn** (ersch. im September)	DM 19,80
___ Ex. Paket, Heft ___ und Heft ___ zusammen (Lieferung ggf. nach Erscheinen der 2. Ausgabe)	DM 29,80
___ Ex. Paket, alle drei Hefte zusammen	DM 45,00

❑ Bitte senden Sie mir Info-Material über Ihr Verlagsprogramm

❑ Bargeld liegt bei ❑ Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung/Rechnung

Vorname/Name

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Datum ✗ Unterschrift

Dipl.-Ing. Joachim Sommer, Dessau

Impulsbreitensteuerung für Modelltriebfahrzeuge

Impulsbreitensteuerungen zur Drehzahlsteuerung von Gleichstrommotoren haben gegenüber den üblichen Stelltransformatoren speziell in der Modellbahntechnik folgende Vorteile:
- langsames und ruckfreies Anfahren und Rangieren auch bei langen Zügen,
- besseres Bewältigen von Steigungen,
- geringere Auswirkung der Übergangswiderstände zwischen Rad und Schiene und
- Motorgeräusch bereits bei Stillstand.

Diese Vorteile sind darauf zurückzuführen, daß die Spannung in Form von Rechteckimpulsen mit voller Amplitude zugeführt und die abgegebene Leistung durch Variation der Impulsbreite bei annähernd konstanter Frequenz eingestellt wird.
Diese Verhältnisse im Vergleich zum Stelltrafo sind in Abb. 1 dargestellt.
Im folgenden wird eine einfache nachbausichere Schaltung vorgestellt, die speziell für den Modellbahnbetrieb geeignet ist. Kernstück der Schaltung ist der Zeitgeberschaltkreis B 555 D, der in der Amateurliteratur aufgrund seiner vielfältigen Möglichkeiten scherzhaft als „Alleskönner" bezeichnet wird.

Netzanschluß

Die Schaltung ist zum direkten Anschluß an ein handelsübliches Netzanschlußgerät mit Gleich- oder Wechselpsannungsausgang geeignet (z. B. A1, F2, FZ1, Z1).
An dieser Stelle muß dringend davor gewarnt werden, beliebige gerade vorhandene Transformatoren zur Speisung dieser oder auch anderer Schaltungen für die Modellbahntechnik einzusetzen. Eine Modelleisenbahn ist ein elektromechanisches Kinderspielzeug mit Netzanschluß, und dafür gibt es strenge gesetzliche Vorschriften. TGL 200-0611/02 schreibt vor, daß für den Netzanschluß nur Spielzeugtransformatoren nach TGL 200-1773 eingesetzt werden dürfen.
Diese Trafos genügen besonderen Bauvorschriften. Sie gewährleisten die Schutzmaßnahme Sicherheitskleinspannung nach TGL 200-0602/02, sind schutzisoliert und unbedingt oder bedingt kurzschlußfest.
Durch die internationalen Sicherheitszeichen nach Abb. 2 sind sie eindeutig gekennzeichnet. Zur Sicherheit der die Anlage bedienenden Personen, unabhängig von ihrem Alter, dürfen in Fragen des Netzanschlusses keine Kompromisse eingegangen werden.

Schaltungsbeschreibung

Die auf Abb. 3 dargestellte Schaltung beinhaltet folgende Hauptbaugruppen:
BG 1 – Rohspannungserzeugung mit Glättung
VD1 bis VD4, C1
(Bei Speisung mit Gleichspannung brauchen die mit * bezeichneten Dioden nicht mit aufgebaut zu werden, die verbleibende Diode dient als Vorpolschutz.)
BG 2 – Spannungsstabilisierung
C4, R8, VD8
Die o. g. handelsüblichen Netzanschlußgeräte haben relativ hohe Leerlaufspannungen (über 25 V nach der erforderlichen Glättung), so daß Stabilisierungsmaßnahmen notwendig sind, um die obere Betriebsspannung des B 555 D nicht zu überschreiten.
BG 3 – Impulsbreitensteuerung
A1, C2, C3, C5, R1, R2, R3, S2, VD5, VD6
(Für R2 und S2 setzt man vorteilhaft ein Potentiometer mit Schalter ein). Der Zeitgeberschaltkreis B 555 D arbeitet hier als astabiler Multivibrator mit einstellbarem Impulstastverhältnis.
Mit der vorgegebenen Dimensionierung ergibt sich eine Frequenz von etwa 30 Hz. Diese erzeugt vorbildähnliche Motorgeräusche bereits im Stillstand, hervorgerufen durch die anstehenden Nadelimpulse, die jedoch noch kein ausreichendes Anzugsmoment erzeugen.
Es gilt die Formel:

$$f = \frac{1{,}44 \cdot 10^6}{(R1 + R2 + R3) \cdot C2} \qquad (1)$$

(f in Hertz, R in Ω, S in µF)
Durch ein Umdimensionieren der frequenzbestimmenden Bauelemente kann die Frequenz bei Bedarf leicht verändert werden. Dabei sollten R1 und R 3 den Wert von 1 kΩ nicht unterschreiten. Mit dem Schalter S2 läßt sich das Motorgeräusch im Stillstand abschalten.
BG 4 – Leistungsstufe
R4, R7, VT4, VT1, VT2
Der dem B 555 nachgeschaltete Darlington-Emitterfolger VT1, VT2 wird nicht mit stabilisiert, sondern über eine einfache Verstärkerstufe R4, VT4 angesteuert.
BG 5 – Überlastsicherung bzw. Kurzschlußschutz
VT3, R5, R6
Die Ansprechschwelle der Sicherung ist mit R5 in Grenzen ab etwa 0,6 A einstellbar. Für kleinere Stromwerte ist R6 entsprechend zu vergrößern.
Es gilt:

$$I_{max} = \frac{0{,}6}{R6} \qquad (2)$$

(I in A, R6 in Ω)
Die Schaltung erfordert einen Polumschalter S 1 für die Fahrtrichtung. An diese veränderte Bedienung gegenüber den handelsüblichen Fahrtransformatoren gewöhnt man sich jedoch sehr schnell.

Praktischer Aufbau

Die Abb. 4 und 5 zeigen einen Leiterplattenentwurf und den zugehörigen Bestückungsplan. Dabei darf die Drahtbrücke B-B nicht vergessen werden. Abb. 6 zeigt den Anschluß der nicht auf der Leiterplatte befindlichen Bauelemente. Der Leistungstransistor VD2 ist auf einem etwa 2 mm starken Kühlblech 60 × 70 mm zu montieren. Nach entsprechendem Abwinkeln wird das Kühlblech an die Leiterplatte angeschraubt.
Achtung: Das Kühlblech darf keine leitfähige Verbindung zu Leiterplatte oder Bauelementen bekommen, da es Potential führt!
Beim Einstellen der Überlastsicherung mit dem Einstellregler R5 ist mit dem vollen Widerstandswert zu beginnen.
Bleibt noch, Leiterplatte und Potentiometer in ein Gehäuse oder in das Bedienpult einzubauen, und die sanft gesteuerte Fahrt kann beginnen.

Leiterplatten können bestellt werden

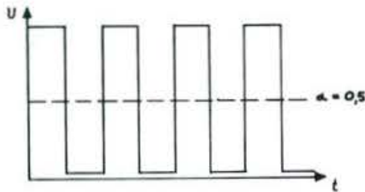
Zur Vereinfachung des Nachbaus elektronischer Geräte/Schaltungen, die in „me" vorgestellt werden, ist ab sofort der Nachnahmebezug von Leiterplatten über die Firma Berkenkamp möglich. Diese Vereinbarung zwischen Redaktion und Leiterplattenhersteller gilt für alle veröffentlichten Leiterplatten, gekennzeichnet mit: me Heft/Jahr – laufende Nummer. Das ist gleichzeitig die Bestellnummer.
Im allgemeinen werden die Leiterplatten ungebohrt ausgeliefert, noch mit der blauen Ätzmaske versehen. Diese ist mechanisch nicht sehr stabil, erleichtert aber das Bohren und sollte erst abschließend z. B. mit Spiritus entfernt werden. Teilweise werden gebohrte und mit Rückseitendruck versehene Leiterplatten angeboten, worauf in der jeweiligen Bauanleitung gesondert hingewiesen wird. Beachten Sie das bitte und geben Sie dann Ihren Wunsch an: „gebohrt" oder „ungebohrt".
Bestellungen, vorzugsweise auf Postkarten, sind zu richten an:
Fa. Berkenkamp, PSF 137, Berlin, 1197
Absender nicht vergessen!
Arbeitsgemeinschaften bestellen vorteilhaft als Sammelbestellung. Sie können sich auch Leiterplatten nach eigenen Vorlagen fertigen lassen. Dazu Rückfragen bitte unter Berlin 6 35 31 95.
Leiterplatten aus den Zeitschriften „Funkamateur" und „modellbau heute" werden ebenfalls gefertigt.
Die Leiterplatten für die Impulsbreitensteuerung kosten:

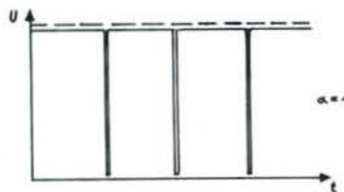
ungebohrt beschnitten:	DM 6,48
gebohrt, Rückseitendruck:	DM 9,60

Quellenangaben

(1) Dr. Löwe, H.: Vorbildgerechtes Fahren mit der Modelleisenbahn FUNKAMATEUR 37 (1988) 11, S. 542
(2) Sommer, J.: Sicherheit ist wichtig – auch bei H0, TT und N, FUNKAMATEUR 38 (1989) 11, S. 542
(3) Müller, R.: VEM-Handbuch, Schutzmaßnahmen gegen zu hohe Berührungsspannung in Niederspannungsanlagen, Verlag Technik, Berlin 1987, 8. Auflage, S. 159
(4) Bläsing, K.-H.; Schlenzig, K.: Timerschaltkreise B 555 D und B 556 D, Reihe elektronica Band 213/214 Militärverlag der DDR, Berlin 1984, S. 57
(5) Schlenzig, K.; Blänsing, K.-H.: Elektronikbasteln mit dem Alleskönner 555, Militärverlag der DDR, Berlin 1986, S. 52



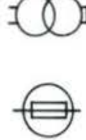




1 Idealisierter Verlauf der Spannung über der Zeit für ausgewählte Drehwinkel des Fahrreglers

——— Impulsbreitensteuerung
- - - - Stelltrafo

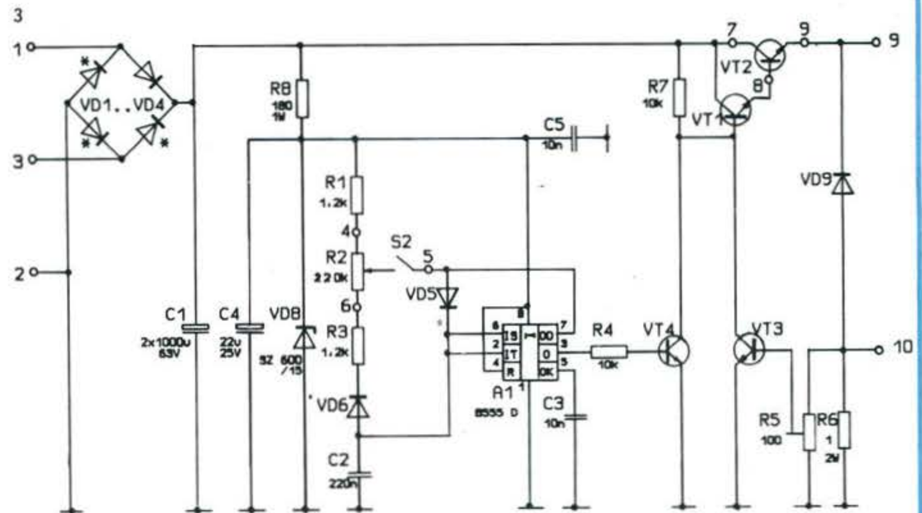


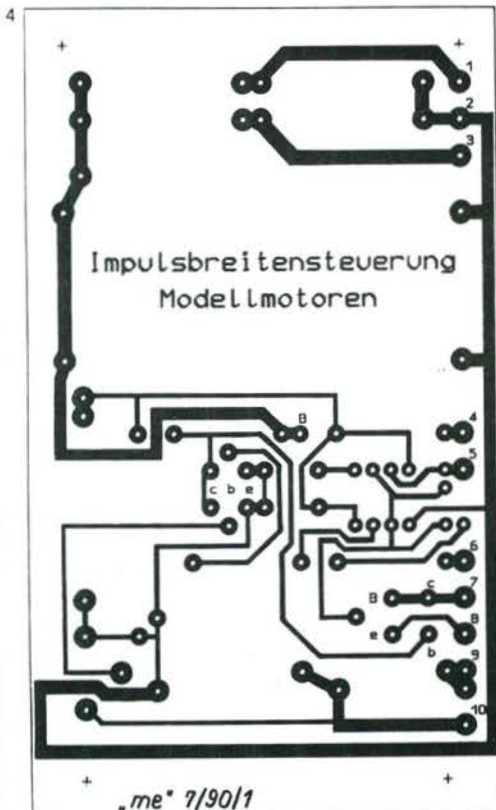


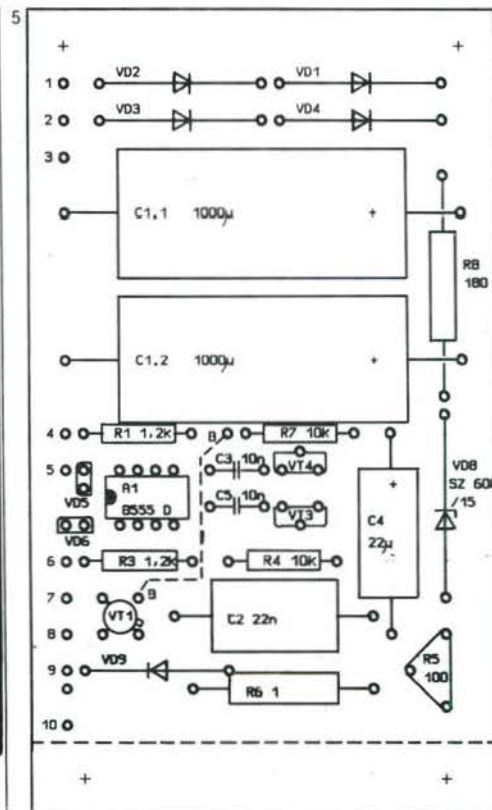
2 Sicherheitszeichen auf Spielzeugtransformator nach TGL 200-1773

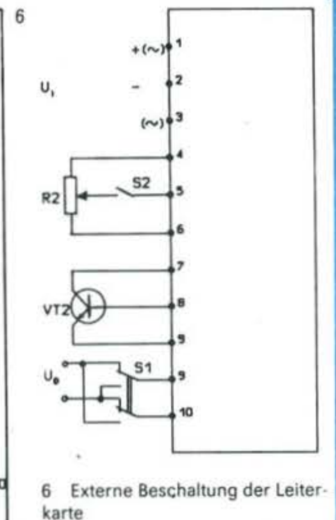
3 Stromlaufplan (entfällt bei Speisung mit Gleichspannung)

VD 1, VD 4 : SY 351
VD 9 : SY 345
VD 5, VD 6 : SAY 12
VT1 : SF 126
VT2 : SD 345
VT3, VT4 : SC 237
oder analoge Bauelemente









6 Externe Beschaltung der Leiterkarte

4 Leiterplatte „me" 7/90-01, Vorlage im Maßstab 1:1

5 Bestückungsplan, Maßstab 1:1

Zeichnungen: Verfasser

Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste 3/88.

Suche Straßenbahn-Archiv Nr. 3, zahle Höchstpreis. Schulze, Liepnitzstr. 31, Berlin, 1157, Tel.: 5 08 44 06

Su. f. H0 Drehscheibe o. Bauanleitung u. BR 75. Gebhardt, Hauptstr. 112, 12–26, Dittersdorf, 9133

Suche „me"-Jhg. 80–89 und TT BR 56. J. Ruhland, Preuskerstr. 14, Großenhain, 8280

Su. alles von Trix Express, auch def. Zub., Katlg. Biete BR 50, BR 42 Gütz. Kauf/Verk. Kirste, Hohe Str. 28, Hohenstein-Ernstt., 9270

Suche Märklin-Eisenbahn 0, 00, H0-Loks, Wagen. Biete DM. Ingrid Domogalla, Karl-Marx-Str. 106, St. Egidien, 9277

Tausche „Strab-Archiv 7" gegen 100 Jahre Nahverkehr Mannheim, neu, Leinen. L. Herrmann, Glockenstr. 7, Chemnitz, 9072

Suche HERR-Rollw., OOw; TT-OOw; H0-Wagen, Kfz; Broschüren z. B. Mansfeld-W., SB Cranzahl, Eisfeld, Kohlm.-Hohnst., Strehla, Zittau, Harz, 64 J. Westprign. Krb; Müglitztalb.; „me" 3–9/53; 2/54; 1960/61; 4/62; 1/63; 2/70; 3, 6/71; EB-JB 71, 72; Wand. alten Bahnd., „Vb"; Bilder v. d. EB 1, 2; Kursb. vor 1970; Fotos abgeb. Str.; Merkb Tfz; Repr. Sachsen (schmalsp/Geschichte). **Biete** Literatur; Fotos, Dia; H0-Mat., $H0_e$-Rollb.wg.; EB-Sdrumschläge. Ang. an: Schulz, Am Lehmberg 46, PF 103-39, Dresden, 8029

Verkaufe/tausche div. Eisenbahnliteratur/Fotoserien. Liste bitte mit Freiumschlag anfordern. Thomas Böttger, Am Hohen Hain 7b, Limbach-Oberfrohna 1, 9102

Verkaufe TT-Anlage, 3,00 m × 1,30 m, Selbstbaugleis mit 23 Loks u. 94 Wagen, m. Zubehör, 2 500,– DM. **Suche** rollendes Material (Loks u. Wagen) f. Nenngr. N. Angebote an: Nölting, Limbacher Str. 4, Chemnitz, 9003

Suche BR 84 H0, Tausch od. Kauf. Stephan Adolph, Sallauminer Str. 66, Lugau, 9159

Verk. Bücher, transpress-Verlag (Brosch., Archive, Verkehrsgeschichte) zw. 10,– und 150,– DM. Bitte Liste anfordern! M. Schütte, Str. d. Jugend 23, Haldensleben, 3240

Dampflokfotos DR, DB u. ČSD zu verk. Liste geg. Freiumschlag. Stanek, G.-Scholl-Str. 40, Halle, 4050

Su. „der modelleisenbahner" Heft 11/1963, Heft 12/1979, Heft 2 u. 3/1972. D. Steps, Am Sportplatz 47 D, Utenbach, 5321

Biete komplette Anlage Märklin Spur 00, komplette Anlage Zeuke Spur 0, Pico-Express Chemnitz H0. **Suche** Märklin Spur 0. Ralf Schaum, Otto-Stomps-Str. 81, Halle, 4016

Liebhaber **sucht** Märklin-Eisenb. H0 u. 0, Lok, Wagen u. Zubehör aus Blech. Stanek, G.-Scholl-Str. 40, Halle, 4050, Tel.: 3 50 53

Langsamste Rangierfahrten, volle Zugkraft an der Steigung? Kein Problem mit Pulsbreitensteuerung. Anschlußfertige Platine für alle Modellbahn-Trafos. Info gg. Rückumschlag. J. Reinmuth, H.-Landmann-Str. 1, Markkleeberg, 7113

Verkaufe $H0_e$-Anlage, 1,25 m × 0,85 m, Roco-Gleismaterial, betriebsfähig, ohne rollendes Material. Th. Linke, Wiebelstr. 1, Leipzig, 7050

Verk. 2 zusammengehörende M.-Bahnanl. Nenngr. N, rep.-bedürftig, m. Zubeh., 600,– DM. Schneider, Oststr. 34, Neukirch, 8505

Suche EB-Jahrbuch 74/82; in TT E 70, T 334, Kauf oder Tausch. Zschiedrich, Ekkartsberger Str. 52, Zittau, 8800

Wer kann helfen? Suche in H0 Köf V 22, V 10 B. Zuschr. an: D. Dietze, Clara-Zetkin-Ring 3, Riesa 3, 8400

Su. Fotos, Material über Straßenbahnbetr. DDR 1950–1988, auch Tausch mögl. Biete Eisenbahnlit. u. TT-Material, geb. St. Albert, Otto-Lehmann-Str. 43, Plauen, 9900

Biete BR 254 TT. Suche E 70 TT. Nur Tausch. G. Ihle, Fr.-Haehnel-Str. 22, Chemnitz, 9044

Biete „me" 2. 6–9/64, 11/70, 6/79, 3/89, LA Baden, E-Signalw. 1951, Gera-Pf.-W.-M., Harzq.- u. Brockenbahn, ME-Kal. 85, 89. **Suche** u. a. Schma.-A., „me" 3/52, 8/62, LA Sachsen 1 u. 2, Lok d. a. deut. Staats. Kölbel, W.-Pieck-Str. 52, Eisenberg, 6520

Biete Glas. An. 1877–1899, Tunnel der Welt, Die Leipz.-Dresdn. Eisenb., SAXONIA. Suche Deut. Eisenb. 1835–1985, Lok d. DR. Mario Bremme, Ziegelstr. 4, Dresden, 8010

Suche Diesellok TT, BR T 334 und Lok E 70; transpress-Buch „Muldenthalbahn". Jürgen Klein, Rudolf-Renner-Platz 8, Dresden, 8028

Nenngr. TT. Fertige wieder an Dreiwegeweichen, Außenbogenweichen, Drehscheiben. Horst Halbauer, Kötztinger Str. 16, Berlin, 1157

Biete Reprint Geschichte der K. Sächs. Sts. E. B., TT BR 35. Suche Preuß; Schmalspurb. in Sachsen. Haustein, Steinadlerstr. 5, Dresden, 8027

Biete H0 Dampflok BR 03, Elloks BR 244, E 499, BR 211, Länderbahnzug 1913, alles neu u. unbenutzt, teilweise Garantie. Hildebrandt, Ginsterstr. 26, Dresden, 8038

Biete Eisenbahn und Modellbau, Das Modelleisenbahn-Spezial-Magazin für Nietenzähler, Epochespezialisten und alle, die es werden wollen. Info über Bezugsmöglichkeiten, bitte frankierten Rückumschlag beilegen, bei: Ralf Glocke, Schulstr. 1, Riestedt, 4701

Biete in H0 BR 91, BR 57 Roco, Rheingold-Set DRG, Schürzenwagen-Set DRG, 2 Eilzugwagen DRG, 2 HERR-Lok BR 99 $H0_m$ u. $H0_e$, 4 Rollwagen $H0_m$, 2- u. 4achs. BEMO-Personenwagen $H0_e$, 10 Matchbox-Oldtimer Y, Hist. Bahnhofsbauten I–III, 4 Bände Ingenieurwissenschaften-Brückenbau Jahrg. 1907. **Suche** 4achs. Personen- u. Güterwagen $H0_m$/$H0_e$ von HERR u. „technom." Klaus-D. Friede, Aßmannstr. 3a, Berlin, 1162

Verk. Rokal-Tauschkupplung für BTTB-Fahrz., Stück 1,65 DM. Biete Modellbahnkal., „me" 68/69, kompl., TT-Langenschwalbacher, TT-V 180-Vollsicht (Eigenb.), Literatur transpress. **Suche** TT E 70, TT-Leig-Einheit, H0-ESPEWE-Automodelle, R. Nagel, Hauptstr. 58a, Niederlungwitz, 9611

Suche ältere Waggon- u. Lokschilder sowie Fabrikschilder u. alte Eisenbahnermützen, Betriebsbücher von Dampfloks sowie alte Vorschriften vor 1945, Fährei-senbahnermützen, alte Elastolinfiguren, in H0 Lok 96 001. **Biete** in H0 BR 96 022 u. Figuren. R. Bartsch, In der Grafschaft 2, Eisenach, 5900

Biete Lokfabrik Borsig, „Seilb. d. DDR", „Als die Züge fahren lernten", Die BR 01, Hist. Bahnhofsbauten I, „Berlin und seine S-Bahn", Lokomotivarchiv Bayern, Metros der Welt, Klein- u. Privatbahnarchiv, Lok-Archiv Mecklenb./Oldenb., Russ. u. sowj. Dampfloks, Ü. d. Rennst. v. Sonneberg n. Probstzella, „Die Rübelandbahn", Der Bayer. Bhf. in Leipzig, Brücken gestern und heute, „Straßenb. in K.-M.-St.", Berlin u. d. Märk. Wasserstr., „me" Hefte 12/64, 2–12/65, 1–11/66, Jahrg. 67–69 ungebunden. **Suche** Reprint Schmalspurige Staatsbahnen Sachs., Dampflok. in Glasers Annalen 1931–1943, Löffler „Das alte Dresden". Wetzel, Lindenaustr. 4, Dresden, 8010

Biete TT-Lok-Sammlung u. Wagen. Liste nur geg. Freiumschlag. **Su.** Loks u. Wagen in N. K. Piegert, Körnerstr. 12, Gotha, 5800

Biete Seilb. d. DDR, „Strab.-A. 3", Reisen m. d. Schmalspurb., Bahnhofsb. 3, DL-Sonderbauarten, ME-Kal. 1987/89. **Suche** EB-Lit., u. a. DLA 4, TWA; BR 44 u. ä. Nur Kauf od. Tausch. Angeb. an: Rißland, Brunnenstr. 25, Königsee, 6824

Suche H0 SKL, Kö, auch Tausch gegen PIKO-Mod. Lang, L.-Jahn-Str. 14, Rudolstadt, 6820

Biete Schwarzweiß-Fotoserien BR 52 in Löbau, 10 Bilder (WPK), 5,– DM, Museums- u. Traditionsloks, 20 Bilder, 10,– DM. Warnig, Kavelsdorf, 2591

Biete Reisen m. d. Dampfb. u. R. m. d. Schmalspurb. 88, DLA Mecklenbg. u. Oldenbg., 20,– DM, transpr. Die Saaleb., 15,– DM, u. Die Thüringer Waldb., 15,– DM. Suche Loks v. Esslingen. Nur Tausch. M. Teppich, Franckestr. 8, Leipzig, 7050

Div. Eisenb.-Lit., u. a. Eisenb.-Jahrbücher, Verkehrsgesch., **verk.**: Martin, Moldenstr. 14, Magdeburg, 3024

Biete „me" 10–12/65, 66, 1–8/67, 10–12/68, 69–71, 73–89; MBK 62–89, div. Kataloge, Modellbahn-Lexikon, „150 Jahre Deutsche Eisenbahn". **Suche** alte Ansichts- und Postkarten, auch vollst. Alben von ganz Deutschland bis 1930. B. Franze, Parkstr. 27, Langenwetzendorf, 6574

Verkaufe Fahrstrompulssteller kein Umschalt., k. Brummen d. Motoren. Konst. Zugbeleuchtung einf. nachrüstbar zw. Fahrtrafo u. Gleis, Info-Blatt bei Freiumschlag, Versand der Technik per Nachnahme, 58,– DM, S. Richter, Lerchenweg 24, Wiederitzsch, 7145

Verk. Modellbahnsammlung, viel rollendes Material in TT, umfangreiche Literatursammlung, abgebaute Anlage 4 m × 1,5 m, für 6 000,– DM. Bitte Liste gegen Freiumschlag anfordern. Henry Kühnert, Beiersdorfer Str. 10, Reuth, 9801

Biete Eb.-Lit. Su. im Tausch „me" 52–55, Entw. Dampflok (Band I u. II), Broschüren, Neuerscheinungen, TT-Material neu, kompl. Liste per Freiumschl., evtl. auch Verk. Schubert, B.-Brecht-Str. 21, Werdau, 9620

Interess. Sammler aus der BRD **sucht** Kontakt in der DDR. Gebiet: TT-Heimanlagen. 9343 dlb, Elsenstr. 101, Berlin, 1193

Rezensionen

Kursbuch der deutschen Museums-Eisenbahnen 1990, Verlag Uhle & Kleinmann, Lübecke 1990, 88 S., 23 Abb., DM 5,–
Für den Eisenbahnfreund ist es ein wichtiger Reisebegleiter: das Kursbuch der deutschen Museums-Eisenbahnen. 78 solcher Bahnen existieren auf bundesdeutschem Territorium; hinzu kommen die in der DDR befindlichen. Neben den bekannten Traditionsbahnen in Radebeul und Erfurt sind auch die Feldbahnanlagen in Löbau, Dresden-Klotzsche und Weißwasser sowie einige Parkeisenbahnen erfaßt. Alle Eisenbahnen werden übersichtlich vorgestellt. Fahrpläne, Betriebstage, Adressen der einzelnen Vereine und einige Angaben über den Fahrzeugpark ergeben einen komprimierten Informationsgehalt hoher Qualität. Das Kursbuch erscheint jährlich Anfang April, ist verhältnismäßig preiswert und wird bei Einzahlung von DM 7,– (inkl. Versandkosten) auf das Postgirokonto Hannover (Nr. 73830-309) zugeschickt. Außerdem wird das Kursbuch durch die AG 3/58 „Traditionsbahn Radebeul Ost-Radeburg" des DMV vertrieben.
me

Eisenbahnbegriffe der Gründerjahre, herausgegeben von Dr. Eberhard Heinze, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1990, 328 S., 34 Abb., Midibuch, DM 35,–
Heute werden die Bände von Meyers Konversations-Lexikon hoch gehandelt – ein Fakt, der durch die Nostalgiewelle der letzten Jahre entstanden ist. Solche Lexika von einst stellen oft eine Fundgrube für Historiker dar. Auch der Eisenbahnfreund kommt auf seine Kosten, findet Erklärungen und Definitionen von einst, muß mitunter schmunzeln.
Eberhard Heinze faßte alle Eisenbahnbegriffe aus Meyers Konversations-Lexikon, erschienen von 1893 bis 1898 in 18 Bänden, zusammen.
Vor uns liegt eine Fleißarbeit, die man mit Freude und Genuß lesen kann. Die hierzu auf den Seiten 5 bis 20 veröffentlichten Vorbemerkungen enthalten im wesentlichen bekannte Zusammenhänge über den Einfluß dieses Verkehrsmittels auf die gesellschaftliche Entwicklung. Derartige Gedanken sind an dieser Stelle nicht nur gerechtfertigt, sondern auch erforderlich. Doch das Gedruckte ist wenig unterhaltsam geschrieben – es trägt Lehrbuchcharakter. Vielleicht hätten es schon weniger Substantive getan ...
Ansonsten ist das Büchlein weiterzuempfehlen.
Wilfried Mengel

Biete • Suche • Tausche • Biete • Suche • Tausche

Ab **sofort** können Sie **Ihre private Kleinanzeige** im **„modelleisenbahner"** aufgeben. Angeboten, gesucht oder getauscht werden können **z. B. Literatur, Modellbahnartikel und historisches Eisenbahnmaterial.** Ihre Anzeige wird von **über 80 000 Interessenten** gelesen. Füllen Sie einfach den Bestellschein mit Ihrem **Angebot/Wunsch** aus. Senden Sie den Schein dann an den transpress-Verlag. Ihre private Kleinanzeige erscheint in der nächstmöglichen Ausgabe. Sie erhalten von uns eine **Rechnung**.

Veröffentlichen Sie folgende Kleinanzeige im „modelleisenbahner":
Bitte ankreuzen: ☐ **BIETE** ☐ **SUCHE** ☐ **TAUSCHE**

ANZEIGENPREIS: Die ersten 5 Zeilen kosten nur DM 22,–! Jede weitere Zeile kostet zusätzlich jeweils DM 4,50. Ihre Anschrift – evtl. mit Telefon – setzen wir ein. Sollte Ihr Anzeigentext länger als 5 Zeilen sein, so senden Sie uns diesen bitte formlos zu.

NAME / VORNAME — TEL.
STRASSE, NR. — ORT / PLZ — DATUM / UNTERSCHR.

Bestellschein ausfüllen: pro Zeile maximal 36 Zeichen (incl. Satzzeichen und Leerzeichen)

Gewerbliche (!) Anzeigen auf Anfrage beim Verlag

Bestellschein ausschneiden und einsenden an: transpress-Verlag Verlagsgesellschaft mbH i. G. Anzeigenabteilung Französische Str. 13/14 Berlin, 1086

(Bitte kein Geld schicken!)

125 Jahre Straßenbahnen in Berlin

Aus Anlaß dieses Jubiläums führen die Berliner Verkehrsbetriebe (BVB) in Zusammenarbeit mit dem DMV und weiteren Betrieben folgende Veranstaltungen durch:

– Großer Wagenkorso mit zahlreichen Straßenbahn-Fahrzeugtypen (u. a. historischen) am 28. und 29. Juli 1990 je einmal vor- und nachmittags. Abfahrt Dimitroffstraße/Bötzowstraße. Fahrstrecke über Marzahn, Hohenschönhausen, Lichtenberg, Mitte, Prenzlauer Berg. Fahrpreis pro Person DM 9,00. Karten nur im Vorverkauf bis 25. Juli 1990 beim BVB-Serviceschalter in Berlin Hauptbahnhof. Alle Fahrten mit Fotohalten und spezieller Stadtbilderklärung.

– Große Fahrzeug-Ausstellung auf dem Betriebshof Marzahn, am 11. August 1990 von 13 bis 18 Uhr und am 12. August 1990 von 9 bis 16 Uhr. Fahrverbindung: S-Bahnhof Marzahn, weiter mit Straßenbahnlinie 6 Richtung Betriebshof Marzahn, Straßenbahn-Sonderlinie 1 oder 2 oder Bus 75 oder 95, ab S-Bahnhof Springpfuhl, weiter mit Straßenbahnlinie 10, Richtung Betriebshof Marzahn, Straßenbahn-Sonderlinie 1 oder 2 oder Bus 99 Richtung Kaulsdorf.
Eintritt: DM 2,50,
kein Vorverkauf!

BV Berlin, M. Müller

Bezirksvorstand Berlin

Die für den 22. und 23. September 1990 in „me" 1/90, S. 11, angekündigte Sonderfahrt Berlin–Oranienburg–Templin–Oderberg–Wriezen–Berlin mit den Lokomotiven 38 1182 und 38 205 sowie dem Traditionspersonenzug der DR wird nicht durchgeführt.

BV Berlin, Möller

Harzbahnperspektiven

Über die Zukunft der meterspurigen Harzbahnen wird derzeit viel diskutiert. Für die Wiederaufnahme des Reiseverkehrs zum Bahnhof Brocken kämpfen Initiativgruppen, Unterschriftensammlungen entstehen, andere Bürger sehen den Brockenbahnbetrieb als umweltschädigend an. Auf den Harzbahnen soll auch künftig die Dampflokomotive dem Touristenverkehr

KOMMENTAR

dienen. Attraktive Rahmenprogramme versprechen viel Umsatz. Moderne Triebwagen könnten den regulären Reiseverkehr zeitgemäß gestalten. Ob künftig der Güterverkehr auf der Schiene bleiben soll oder nicht, wird ebenfalls heftig diskutiert. Wie dem auch sei: Ein „Aus" für das größte deutsche Meterspurnetz wird es nicht geben. Alle Beteiligten, eingeschlossen die Deutsche Reichsbahn, wollen ein modernes Verkehrsmittel ebenso wie den Erhalt der rollenden Technikdenkmäler. Eine ökonomisch sinnvolle Synthese zwischen Altem und Neuem ist gefragt. Bleibt zu hoffen, daß nicht nur diskutiert wird, sondern bald sinnvolle Entscheidungen folgen werden.

Wolf-Dietger Machel

Bund Deutscher Traditionsbahner

Vom 31. März bis 1. April 1990 trafen sich Eisenbahnfreunde aus Kühlungsborn, Pasewalk, Berlin, Wernigerode, Gera, Zwickau, Dresden und Radebeul bei der Traditionsbahn Radebeul Ost–Radeburg, um über die Notwendigkeit einer einheitlichen Interessenvertretung zu diskutieren. Gegenwärtig sind die Freunde, die einen großen Teil ihrer Freizeit in die Pflege von Eisenbahn-Museumsfahrzeugen und den Traditionsbetrieb investieren, im DMV, im Kulturbund, im FDGB oder in teilweise selbständigen Betreuungskollektiven bei DR-Dienststellen organisiert.
In der Diskussion wurde man sich bald einig, daß die Bildung eines eigenständigen und kompetenten Dachverbandes für alle in der Eisenbahn-Traditionspflege der DDR-Aktiven nicht nur zweckmäßig, sondern nun auch notwendig ist.
Mit dem Ziel, eine solche Vereinigung zu gründen, wurde ein fünfköpfiges Komitee unter Leitung von Claus Burghardt aus Dresden gewählt.
Der künftige Bund stellt sich vorrangig folgende Ziele:

– enge Zusammenarbeit mit der Eisenbahn, den Verkehrsmuseen sowie ggf. anderen Eigentümern der betreuten Fahrzeuge,
– Wahrung und Weiterentwicklung des bisher in der DDR erreichten hohen Niveaus der Eisenbahn-Traditionspflege, vor allem durch Erfahrungsaustausche und Öffentlichkeitsarbeit,
– Erhaltung der Schmalspurbahnen, Verkehrswerbung für sie und den Traditionsbetrieb,
– Vertretung grundlegender Interessen der Mitglieder gegenüber allen Beteiligten sowie in internationalen Organisationen.

Mitglieder können werden:
a) Kollektive oder Gruppen, die vorrangig mit der Betreuung historischer Eisenbahnfahrzeuge bzw. an Traditions-, Museums- oder Schmalspurbahnen beschäftigt sind, b) Einzelpersonen als fördernde Mitglieder.
Die Vereinigung konzentriert sich z. Z. auf das Gebiet der DDR, ist aber von Anfang an offen für auswärtige Interessen. Ausgeschlossen werden weder die Erweiterung auf angrenzende Interessengebiete noch der spätere Zusammenschluß mit anderen Vereinen.

C. Burghardt, Dresden

Gestohlenes gesucht

Am 27. März 1990 gründete sich die Interessengemeinschaft (IG) „Harzer Schmalspur- und Brockenbahn e.V.". Ziel unserer IG ist der weitere Erhalt und die Förderung der Harzer Schmalspurbahnen. Sie schließt den Kampf um die Wiederinbetriebnahme der Brockenbahn ein.
Doch gibt es leider immer wieder „Freunde" der Dampflokomotiven, die Teile oder Unterlagen von betriebsfähigen oder abgestellten Dampflokomotiven als „persönliches Andenken" in ihren Besitz bringen müssen.
Neben dem Diebstahl von Dampflokschildern, Dampfpfeifen, Läutewerken usw. werden manchmal sogar Teile oder Unterlagen gestohlen, die für den Weiterbetrieb der betreffenden Lok unbedingt erforderlich sind. So geschehen mit den Betriebsbüchern der Lokomotiven 99 6001 und 99 6101 sowie dem Kesselschild der Lok 99 5901 (Jung 3632/24).
Freunde der Eisenbahn!
Bitte helfen Sie uns, das Gestohlene wieder zu finden. Die genannten Lokomotiven sind betriebsfähig und sollen auch weiterhin erhalten werden. Kontaktadresse: Holger Prochmann, Am braunen Wasser 2, Wernigerode (Harz), 3700, oder Dirk Uwe Günther, Kantstraße 35, Wernigerode (Harz), 3700.

AG 3/53 – Gelenau

Vom 4. August bis 19. August 1990 findet eine Modellbahn-Ausstellung im Kulturhaus „Erzhammer" in Annaberg-Buchholz statt. Gezeigt werden die H0-Großanlage sowie Heimanlagen in den Nenngrößen H0, TT und N. Öffnungszeiten: Sonnabend und Sonntag von 10 bis 18 Uhr, Montag bis Freitag 14 bis 18 Uhr.

BDEF-Verbandstag in Heidelberg

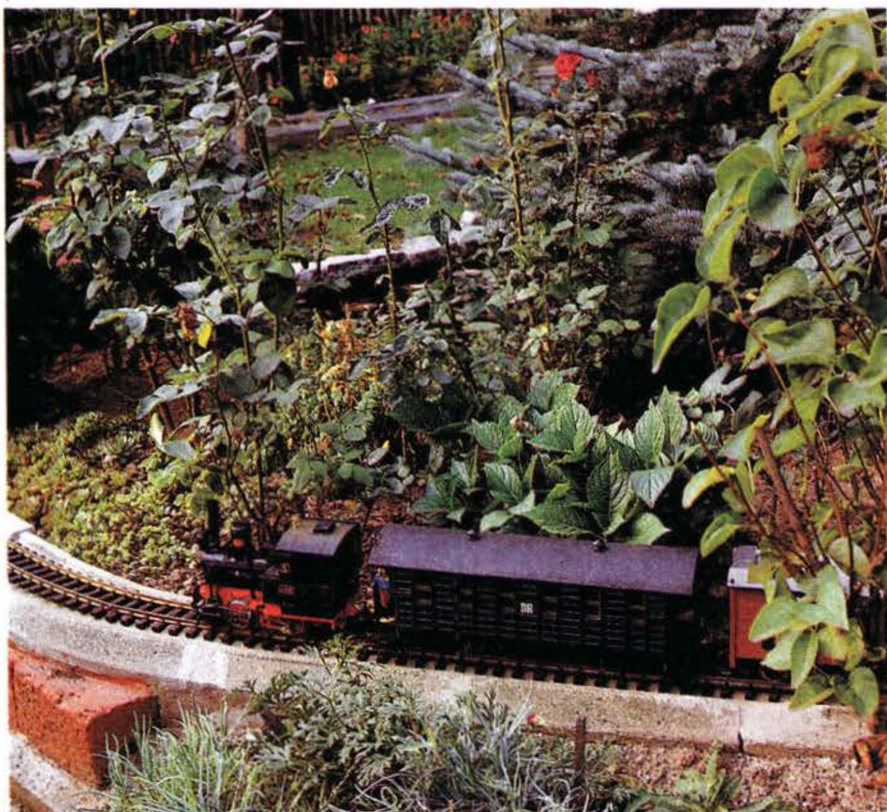
Zahlreiche Mitglieder des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V. (BDEF) fuhren Ende Mai nach Heidelberg. Vom 24. bis 27. Mai 1990 fand hier der 33. Bundesverbandstag statt. Mehrere Exkursionen gehörten zum Rahmenprogramm, darunter Fahrten auf dem Meterspurnetz im Rhein-Neckar-Raum, Besichtigungen und eine große Rundfahrt mit einem Sonderzug, gezogen von der 01 1066. Sehr aufschlußreich für den organisierten Eisenbahnfreund und Modelleisenbahner waren die Delegiertenversammlung (25. Mai 1990) und das Modellbahn-Forum (27. Mai 1990). Bleiben wir zunächst bei der Delegiertenversammlung und hier bei den Diskussionen über zwei große deutsche Verbände, dem DMV und BDEF. Nach zum Teil heftigen Diskussionen wurde schließlich im Hinblick auf eine Vereinigung beider Dachverbände die Auffassung vertreten, nichts künstlich zu beschleunigen und den Leitungen beider Verbände zu empfehlen, Gespräche zu führen. Dabei geht es darum, Bewährtes beider Seiten für die Zukunft zu erhalten. Dies wird in den nächsten Monaten konkret in Angriff zu nehmen sein.
Fakt ist schließlich: Ein gesamtdeutsches Staatsbahnunternehmen wird nicht mit zwei Dachverbänden zusammenarbeiten. Zum Vorsitzenden des BDEF wurde Ulrich Sethe neu gewählt.
Noch einige Bemerkungen zum Modellbahn-Forum, an dem Vertreter der Firmen Märklin, Fleischmann, ROCO, Arnold und Berliner TT-Bahnen teilnahmen. Die von Herrn Hoyer ausgezeichnet moderierte Diskussionsrunde erwies sich als ein Sammelbecken zu den Problemkreisen Abnahme des Gehäuses von Modellbahnwagen, Schwerpunkt/Masse der Wagen, Auslaufen von Lokomotiven nach Beendigung der Stromzuführung; Wirkung des Fünf-Sterne-Motors; Verpackungsfragen. Alles in allem: Der Vorstand des BDEF bot allen Teilnehmern ein hervorragend organisiertes Programm und viel interessanten Gesprächsstoff. Ein Dank geht an die Organisatoren.
wdm

Dipl.-Ing. Horst Winkelmann, Zwickau

Die Gartenbahn Hasenberg–Bibertal

Von der Idee bis zur Eröffnungsfahrt

Angeregt durch verschiedene Veröffentlichungen in der Modellbahnliteratur begann ich im Jahre 1982, den Bau einer Garteneisenbahn zu planen. Da mein besonderes Interesse schon immer den Schmalspurbahnen galt und mir bekannt wurde, daß die DMV-AG 3/42 Marienberg Kleinserienbauteile für die Nenngröße II_m im Maßstab 1:22,5 entwickelt und anbietet, fiel die Wahl nicht schwer. Zum damaligen Zeitpunkt hatte ich vor, einen Zug der sächsischen Schmalspurstrecke Reichenbach–Oberheinsdorf, der sogenannten Rollbockbahn, nachzubauen. 1983 ent-



1 Vorbei an allerhand Grünpflanzen geht die Fahrt der kleinen B-Dampflok.

2 Ein Zug mit Eigenbaugüterwagen nach Vorbildern der Harzbahnen

stand ein Reisezugwagen dieser Bahn, und mit dem Lokselbstbau wurde begonnen. Als Gleismaterial stand mir damals nur massives Aluminium-Vollprofil aus älterer Produktion zur Verfügung. Mittels Schienenklammern befestigte ich das Profil auf den Holzschwellen. Bei den ersten Fahrversuchen des Lokfahrwerks auf dem Eigenbaugleis stellte sich heraus, daß der verwendete Lokmotor eine viel zu hohe Stromaufnahme hatte und daß das aus einer Aluminiumlegierung bestehende Profil stark zur Korrosion neigte.

Im Frühjahr 1984 konnte der Bahnbau fortgesetzt werden. Für das Gleisbett wurden Fertigteile aus Beton, die die Gleisjoche formschlüssig aufnehmen, hergestellt. Einige Rosenstöcke mußten umgesetzt werden, um Baufreiheit für die Gleise zu schaffen. Im Bereich der Terrasse entstand eine 2,5 m lange Tunnelröhre. Die Tunnelportale und Flügelmauern erhielten eine Bruchsteinimitation aus Basaltsplitt und Sandstein. Von der AG 3/42 Marienberg beschaffte ich Plastschwellenmaterial, das mit Messing-Hohlprofil und zum Teil noch mit altem Weißblech-Hohlprofil komplettiert wurde. Mit einem LGB-Lokmodell und dem Rollbockbahnwagen konnte im Sommer 1985 der Gartenbahnbetrieb auf der ersten Teilstrecke aufgenommen werden.

Im Jahre 1986 wurde das Gleisoval mit 30 Meter Streckenlänge fertiggestellt, und 1987 kamen ein Überholgleis und drei Abstellgleise hinzu. Das Gleismaterial besteht seitdem aus hochwertigem Messing-Vollprofil, welches von der AG 3/42 Marienberg bzw. von „technomodell" bezogen wurde.

In der Folgezeit stellte sich beim Zugbetrieb heraus, daß die durch die natürliche Hanglage des Gartens bedingte Streckensteigung zu groß war. Auf der 60-‰-Rampe konnten maximal 12 Achsen gefördert werden. Im Jahre 1989 wurde das Gleis deshalb günstiger trassiert, wobei die Gleisanlage am früheren Tiefpunkt der Strecke um 28 cm angehoben und über Bogenbrücken aus Beton geführt wurde. Durch diese Maßnahme verläuft die Strecke ohne Steigerung. Neben den betrieblichen Vorteilen ergibt sich der Effekt, daß die Fahrzeuge durch die Hochlage beim Betrieb besser beobachtet werden können. Das Stangenspiel der Steuerung an den Dampflokomotiven kommt dabei besonders zur Geltung.

Betriebserfahrungen

Die Strecke habe ich von Anfang an als nichtstationäre Gartenbahn konzipiert. Die Gleise liegen auf festverlegten Betonbettungskörpern, die die zwei Meter langen Gleisjoche formschlüssig aufnehmen. Zum Verlegen der in Aufbaureihenfolge gekennzeichneten Gleisjoche und zum Herstellen der Betriebsbereitschaft sind 30 Minuten erforderlich. Sicherlich ist diese Bauweise nur für kleinere Anlagen praktikabel. Die Vorteile der Bauweise liegen in erster Linie im Vermeiden von Korrosion durch Witterungs- und Umwelteinflüsse. Eine sichere Stromübertragung zwischen Schiene und Rad und damit ein störungsfreier Betrieb entschädigen mich für die Mühen des Auf- und Abbaus.

Sämtliche Wagen sind Eigenbauten nach Vorbildern der 1000-m-Schmalspurbahnen in der DDR. Einige Güterwagen baute mein Bruder.

Die ersten Betriebserfahrungen zeigten, daß die mit Plastradsätzen ausgerüsteten Wagen besonders im Bogen sehr hohe Rollwiderstände aufweisen. In der Folge habe ich mir aus Stahl Radsätze drehen lassen, die anschließend verchromt wurden. Durch Einbau dieser Radsätze konnten die Laufeigenschaften der Wagen wesentlich verbessert werden. Zusätzlich ergibt sich durch die Metallräder ein Schienenreinigungseffekt.

Weitere Vorhaben

Unter Berücksichtigung der Gartengröße von 250 m² und der gärtnerischen Belange stellt die jetzige Gleisfigur die mögliche und somit endgültige Lösung dar. Selbst bei den einfachen Gleisanlagen lassen sich mit den großen Fahrzeugen interessante Rangierarbeiten ausführen. Meine künftige Hobbytätigkeit richtet sich auf den Nachbau weiterer Wagenmodelle, wobei sich zur

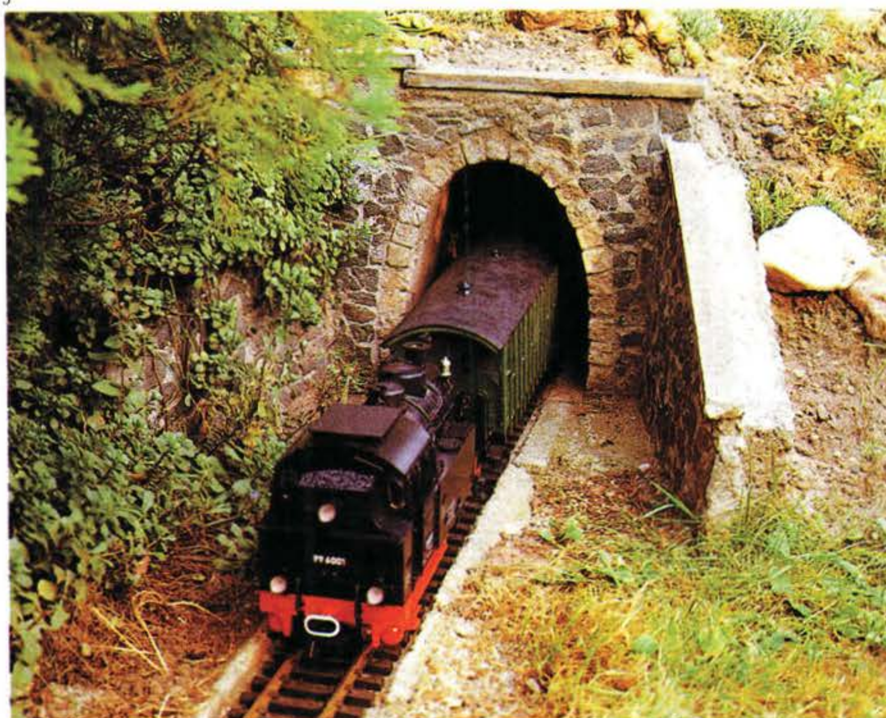
3



3 Einfahrt des Pmg in den Bahnhof Hasenberg. Als Stationsgebäude dient zur Zeit noch eine Wellblechbude. Diese wurde aus der Hülle eines alten Thermosbehälters gebaut; der aufgeladene Lkw ist aus einem sowjetischen Bausatz (M 1:24) entstanden.

4

5



4 Auffahrt auf die Betonbrücke. Während der Gartenweg im Vordergrund ein Gefälle aufweist, liegt die Strecke in der Waagerechten.
5 Hier verläßt ein Personenzug den 2,5 m langen Tunnel.
Fotos: Verfasser

Zeit zwei Modernisierungsreisezugwagen der Harzbahnen in Arbeit befinden. Weiterhin soll ein Empfangsgebäude sowie ein Lokschuppen mit Dampflokbehandlungsanlage entstehen. Danach habe ich vor, das Modell der Rollbockbahnlok weiterzubauen. Inzwischen werden Bauzeichnungen weiterer Schmalspurfahrzeuge gesammelt und für den Maßstab 1:22,5 aufbereitet.
Die Erfahrungen haben gezeigt, daß der Aufbau einer Gartenbahn einige bauhandwerkliche und landschaftsgärtnerische Fähigkeiten erfordert. Höhere Aufwendungen bei der Gleisbettung zahlen sich bezüglich der Witterungsbeständigkeit und Betriebssicherheit der Anlage aus.

Echte Selketalbahnatmosphäre herrscht im Garten von Horst Winkelmann aus Zwickau. Mehr über diese Eisenbahn im Maßstab 1:22,5 auf den Seiten zuvor.

Foto: H. Winkelmann, Zwickau

